

MITTSTRÅKET NORDEN

Ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall - Östersund - Trondheim



PROJEKT MITTSTRÅKET – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

Dokumentinformation

Titel:	Analys av ökat kollektivtrafikresande i Mittstråket Sundsvall-Trondheim
Serie nr:	2019:85
Projektnr:	18203
Författare:	Sebastian Fält Anna-Klara Ahlmér Erika Johansson Alexander Börefelt
Medverkande:	Mats Améen Jonas Åström Thomas Montgomery
Kvalitetsgranskning:	Mats Améen
Beställare:	Mittstråket, Region Jämtland Härjedalen, Region Västernorrland, Norrtåg, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland och Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland. Kontaktperson: Marika Bystedt Gaulitz, tel 0611-34 93 06

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2019-05-10	Första utkast	Beställare
0.9	2019-06-20	Reviderad rapport efter synpunkter	Beställare
1.0	2019-10-15	Slutrapport	Beställare

Förord

Projekt Mittstråket syftar till att stärka stråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk för att främja utvecklingen i Mittnorden. För att åstadkomma det behöver flera åtgärder genomföras, tex investeringar i infrastrukturen eller att stimulera och underlätta för ett ökat antal hållbara resor längs Mittstråket. Projekt Mittstråket gav hösten 2018 Trivector i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag som kan användas av ansvariga aktörer för såväl kortsiktig som långsiktig planering av kollektivtrafik och andra åtgärder som bidrar till överflyttning av resande med bil till kollektivtrafik utmed Mittstråket.

Trivectors projektgrupp har bestått av Mats Améen (kvalitetsansvarig), Anna-Klara Ahlmér Alexander Börefelt, Lina Dahlberg, Erika Johansson, Sebastian Fält (projektledare) och Jonas Åström. Kontaktpersoner hos Beställaren har varit Marika Bystedt Gaulitz och Christin Borg, båda vid Länsstyrelsen i Västernorrland.

Göteborg juni 2019

Sammanfattning

En nyligen genomförd analys visar att kollektivtrafikens marknadsandel i Mittstråket endast uppgår till ca 10 procent av alla resor i stråket. Därmed är bilresandelen större än Sveriges genomsnitt. Det finns en potential för att få fler att resa kollektivt utifrån beläggning och utbud samt möjligheter för att utveckla buss-, tåg- och taxitrafiken.

Projekt Mittstråket syftar till att stärka stråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk för att främja utvecklingen i Mittnorden. För att åstadkomma det behöver flera åtgärder genomföras, t ex investeringar i infrastrukturen eller att stimulera och underlätta för ett ökat hållbart resande längs Mittstråket.

Syftet med uppdraget är att ta fram kunskapsunderlag som kan användas av ansvariga aktörer för såväl kortsiktig som långsiktig planering av kollektivtrafik och andra åtgärder som bidrar till överflyttning av resande med bil till kollektivtrafik utmed Mittstråket.

Detta delprojekt har innefattat följande aktiviteter:

- ▶ Del A Målgruppsanalys
- ▶ Del B Branschanalys
- ▶ Del C Kartläggning av information till resenären

Utifrån de analyser som genomförts i form av telefonintervjuer med aktörer verkamma i Mittstråket och resenärers svar på webbenkäten, har det framgått att de flesta ser en utvecklingspotential för kollektivtrafiken i stråket. Genomgången av tillgänglig statistik och demografi har visat att dagens låga kollektivtrafikandel bör kunna öka om det införs förbättringar i stråket som gör det lättare för resenärer att använda såväl tåg som buss för arbetspendling och för resor på fritiden. De geografiskt långa avstånden i kombination med den på vissa sträckor bristande järnvägs- och vägstandarden sätter vissa begränsningar i vilka restider som kollektivtrafiken i stråket kan erbjuda. Det är därför viktigt att det på sikt genomförs infrastrukturella förbättringsåtgärder som innebär att restiden mellan Östersund och Sundsvall respektive mellan Åre och Östersund kan kortas ner. När väl elektrifieringen av Meråkerbanan är genomförd blir det åter möjligt att köra genomgående tåg Trondheim – Östersund, vilket genom slopandet av tågbyte i Storlien kommer medföra restidsförbättringar på den sträckan.

Till dess att dessa infrastrukturåtgärder har genomförts finns det flera andra åtgärder som kan leda till ökat tåg- och bussresande.

Resenärerna lyfter i webbenkäten behovet av tätare turer såväl på vardagar som utökad turutbud på kvällar och helger som de enskilt viktigaste åtgärderna för att fler ska resa med buss och tåg. Ökat turutbud, särskilt i lågtrafik, kan genomföras

utan ytterligare infrastrukturåtgärder. Ett utökat turutbud kan även uppnås genom att i högre utsträckning samplanera utbudet av tåg- och bussförbindelser samt säkerställa att resenärerna erbjuds passade byten vid stationerna. Därigenom kan tågets upptagningsområde utökas samtidigt som resenärer med buss kan erbjudas snabbare resor genom kombinationsresor med buss och tåg.

Analyser av de svarandes attityder till förändrat resebeteende visar, föga oväntat, att knappt hälften (48%) av de tillfrågade redan reser på ett hållbart sätt. Detta är en naturlig följd av att de som svarat på enkäten i hög grad redan reser med tåg och/eller buss. Knappt 37 % av de svarande har dock uppgett att de kör bil och är nöjda med det eller upplever att de helt saknar alternativ till bilen. Denna grupp är svår att påverka till att resa mer med tåg och buss. De resterande 15 % av de svarande är den grupp resenärer som redan överväger att ändra sitt resande vilket innebär att tröskeln till ökat kollektivtrafikresande är lägre än för vanebilisterna. Den här gruppen har erfarenhetsmässigt visat sig vara lättare att påverka och det är därför personer i den här kategorin man bör inrikta påverkanskampanjer till för att få störst effekt på resandet i Mittstråket.

Besöksnäringen samtycker att det är viktigt att se Trondheim – Sundsvall som en helhet med förbindelser, dels med tåg, dels med andra färdsätt som komplement. En brist som lyfts är exempelvis kopplingen Vaernes flygplats – svenska fjällen, vilken med förbättrade kollektiva förbindelser skulle skapa bättre förutsättningar för långväga turister att skidsemestra i fjällen.

Intervjuerna med trafikbolagen och besöksnäringen har synliggjort att det finns ett gemensamt intresse för utökat samarbete. Här bör det finnas en god potential för att få fram attraktiva erbjudanden till resenärerna.

Med ovanstående resonemang och åtgärder, som vi vet erfarenhetsmässigt är effektiva, bör följande åtgärder övervägas för att locka nya resenärer till tåg- och busstrafiken:

- ▶ Det faktum att det generellt finns en mindre kännedom om busstrafiken indikerar att informationskampanjer och marknadsföring skulle kunna resultera i fler resenärer. Men då krävs det också en bättre produkt att saluföra.
- ▶ Linjer som idag innehåller flera linjevarianter behöver rationaliseras till entydiga linjesträckningar så att det blir lättare för resenären att förstå hur hen kan resa.
- ▶ Turutbud behöver erbjudas inte bara i skolpendlingslägen utan även möjliggöra för arbetspendling i högre grad.
- ▶ Turutbud bör erbjudas i de tyngre stråken även helgtid.
- ▶ Busstrafiken bör samordnas med tågtrafiken för att underlätta byten mellan tåg och buss. Därigenom ökar upptagningsområdet för resor med tåg och buss i stråket samtidigt som busstrafikens långa restider kan vägas upp av att den längre restrecken kan ske med tåg.
- ▶ Ta vara på det engagemang och vilja som finns hos bl a besöksnäringen för att ta fram gemensamma reseerbjudanden
- ▶ Det är mycket positivt att samtliga kommuner har framtagna resepolitier. Om de börjar arbeta mer aktivt för att uppmuntra till mer hållbart resande även till och från arbetet kan det leda till ökat resande med buss och tåg.

Utifrån synpunkterna som erhållits i intervjuerna är det tydligt att ett bättre samarbete mellan trafikbolagen skulle gynna dem alla. Såväl taxi, buss och tåg fyller viktiga transportfunktioner i stråket men för att uppnå större förbättringar förutsätts en bättre samverkan mellan aktörerna för att skapa ett mer komplett kollektivtrafikerbjudande såväl inom stråket som för anslutande resor. Hur denna samverkan skall se ut behöver aktörerna gemensamt komma fram till, likaså vilka ytterligare aktörer som bör involveras. I den tidigare genomförda studien *Analys av stationslägen och trafikering utmed Mittstråket*¹ framhålls att för att uppnå samordning fullt ut behöver det vara samma taxa för resor med tåg och buss. Rekommendationen är att på sikt överväga att upphandla tågtrafiken med ex bruttoavtal, med eller utan incitamentsavtal. Motsvarande upplägg bör gälla även för upphandlingen busstrafiken. Det är dock viktigt att hitta en modell som inte innebär att tåg- respektive bussoperatörerna konkurrerar om resenärerna utan att de kompletterar varandra så att kollektivtrafikresandet totalt sett ökar. Även taktidtabeller med knutpunkter är viktigt för att öka kollektivresandet.

De informationskällor som resenärerna oftast använder sig av är digitala källor samt informationsskyltar på hållplatser/terminaler. Kundenservice via telefon och på hållplatser/terminaler används mycket sällan. Även om det inte framgår av undersökningen är det troligt att information på hållplats används av den som står på busshållplatsen för att verifiera att turen kommer som man har tänkt. Länstrafikens app används i mycket större utsträckning än DinTurs app, vilket kan bero på att DinTurs resenärer främst reser kollektivt lokalt eller utanför Mittstråket. Genom att tillgängliggöra information om kollektivtrafikens erbjudande och funktion på ett tydligt och användarvänligt sätt via digitala plattformar kan tröskeln för nya kollektivtrafikresenärer minska.

¹ Trivector rapport 2017:107

1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte och mål	2
1.3	Avgränsningar	2
1.4	Metod	2
2.	Grundförutsättningar i Mittstråket	3
2.1	Befolkning	3
2.2	Sysselsättning	6
2.3	Infrastrukturstandard	6
2.4	Slutsatser om Mittstråkets nuläge	29
3.	Förutsättningar att resa med buss och tåg	7
3.1	Kartläggning av resmöjligheter	7
3.2	Kartläggning av resandet idag	15
3.3	Kartläggning av hur individer vill resa längs Mittstråket i framtiden	30
4.	Erhållen input från Branschanalysen	34
4.1	Intervjuade intressenter längs med Mittstråket	34
4.2	Kännedom om dagens kollektivtrafikutbud	35
4.3	Restider	36
4.4	Turutbud	37
4.5	Komfort	38
4.6	Förutsättningar att bedriva kollektivtrafik i Mittstråket ur ett trafikperspektiv	39
4.7	Vad skulle krävas för att fler skulle resa kollektivt?	42
4.8	Uppmuntran från arbetsgivare till resor med tåg och buss	43
4.9	Förbättringar av kollektivtrafiken kan stärka besöksnäringen	45
4.10	Reflektioner från Branschanalysen	46
5.	Kartläggning av information till dagens resenärer	50
5.1	Vilka informationskällor använder trafikbolag/kollektivtrafikmyndigheter?	50
5.2	Hur tar resenärerna del av information om kollektivtrafik?	52
6.	Slutsatser	54
	Bilaga 1 – Intervjufrågor Branschanalys	58
	Bilaga 2 – Enkätfrågor	60

1. Inledning

Projekt Mittstråket syftar till att stärka stråket som ett funktionellt och hållbart gränsöverskridande transportstråk för att främja utvecklingen i Mittnorden. För att åstadkomma det behöver flera åtgärder genomföras, t ex investeringar i infrastrukturen eller att stimulera och underlätta för ett ökat hållbart resande längs Mittstråket.

Detta delprojekt innefattar följande aktiviteter:

- ▶ Del A Målgruppsanalys
 - ▶ Kartläggning av resmöjligheter
 - ▶ Kartläggning av dagens resande
 - ▶ Kartläggning av hur individer vill resa längs Mittstråket i framtiden
- ▶ Del B Branschanalys
 - ▶ Intervjustudie
 - ▶ Benchmarking med exempel från andra delar av landet.
- ▶ Del C Kartläggning av information till resenären

1.1 Bakgrund

En nyligen genomförd analys visar att kollektivtrafikens marknadsandel i Mittstråket endast uppnår ca 10 procent av alla resor. Därmed är bilresandelen större än Sveriges genomsnitt. Det finns en potential för att få fler att resa kollektivt utifrån beläggning och utbud samt möjligheter för att utveckla buss-, tåg- och taxitrafiken.

Ett av Projekt Mittstråkets mål är att korta restiderna med tåg (3h Sundsvall – Åre). En effekt som önskas av kortare restider är ett ökat resande, främst med tåg, men också med buss och cykel i stråkets geografi. Projekt Mittstråket har även som mål att ta fram en gemensam vision, strategi och handlingsplan för Mittstråkets fortsatta utveckling.

I Mittstråkets noder, Sundsvall, Östersund och Trondheim, finns de stora befolkningskoncentrationerna och således målpunkter för många av dagens resor. Det handlar till exempel om besöksnäring, tillgången till arbets- och utbildningsplatser som utgör dagliga reseanledningar men även kommersiell och offentlig service. Samtidigt finns det även andra målpunkter längs Norrlandskusten som ger relevanta reserelationer. Ett generellt ökat hållbart resande i regionen kan medföra att befintliga och nya reserelationer förstärks eller uppstår.

1.2 Syfte och mål

Syftet med uppdraget är att ta fram kunskapsunderlag som kan användas av ansvariga aktörer för såväl kortsiktig som långsiktig planering av kollektivtrafik och andra åtgärder som bidrar till överflyttning av resande med bil till kollektivtrafik utmed Mittstråket.

Målen för uppdraget är:

- ▶ Att det ska levereras en målgruppsanalys som visar på behoven som finns hos resenärer som nyttjar både bil och/eller kollektivtrafiken idag utmed Mittstråket.
- ▶ Att målgruppsanalysen ska visa på vilka åtgärder som skulle få resande med bil att istället nyttja kollektivtrafiken.
- ▶ Att det ska tas fram en branschanalys som ger en bild över vilka åtgärder olika aktörer skulle vilja se för att utveckla det kollektiva resandet utmed stråket.
- ▶ Att branschanalysen identifierar åtgärder som olika aktörer kan göra för att bidra till en överflyttning från bilresande till kollektivtrafikresande.
- ▶ Att det presenteras en kartläggning av hur informationen till resenärerna ser ut, vem som har ansvaret för vilken information samt vilka kanaler som finns idag och vilka som rekommenderas att användas för att nå olika målgrupper.

1.3 Avgränsningar

Utredningen behandlar kollektivtrafik längs Mittbanan, väg E14 och Meråkerbanen. De i branschanalysen intervjuade aktörerna har valts ut i samråd med Beställaren med utgångspunkten att få in synpunkter från såväl kommunerna i stråken, privata arbetsgivare, besöksnäring, myndigheter och RKM/trafikföretag. Trots upprepade kontakter har urvalet av aktörer begränsats i viss utsträckning, då ett par aktörer har avböjt från att delta i intervjustudien.

1.4 Metod

Uppdraget har genomförts genom inhämtning av information via flera källor. Målgruppsanalysen har genomförts genom en webenkät som har distribuerats och marknadsförts av regionerna och kommunerna i stråken och har varit riktad till personer som reser i Mittstråket.

För att få kunskap om vilken syn och vilja att resa kollektivt som finns hos bl a näringsliv, besöksnäring och andra verksamma aktörer i stråket har ett flertal telefonintervjuer genomförts.

Vad gäller nuläget i stråket avseende pendlingsdata, turutbud, befolkningsstatistik mm, har det inhämtats från SCB, reseplanerare samt från tidigare uppdrag.

2. Grundförutsättningar i Mittstråket

2.1 Befolkning

Mittstråket är jämte Norrlandskusten norra Skandinaviens mest tätbefolkade stråk, se Figur 2-1.



Figur 2-1 Av denna satellitbild framgår att Mittstråket Sundsvall-Östersund-Trondheim är ett av norra Skandinaviens tydligaste och mest tätbefolkade stråk.

I ett två mil brett bälte från Sundsvall till Trondheim är befolkningstätheten 53 invånare per kvadratkilometer², vilket av Sveriges län bara överträffas i de tre storstadsregionerna och Halland, se Tabell 2-1. Befolkningstätheten är ungefär samma som i Halland och Blekinge³. Såväl Halland som Blekinge är också cirka 2 mil breda regioner där orterna ligger längs ett kommunikationsstråk med europaväg och järnväg. Genomsnittlig befolkningstäthet i Sverige är drygt 20 invånare per kvadratkilometer.

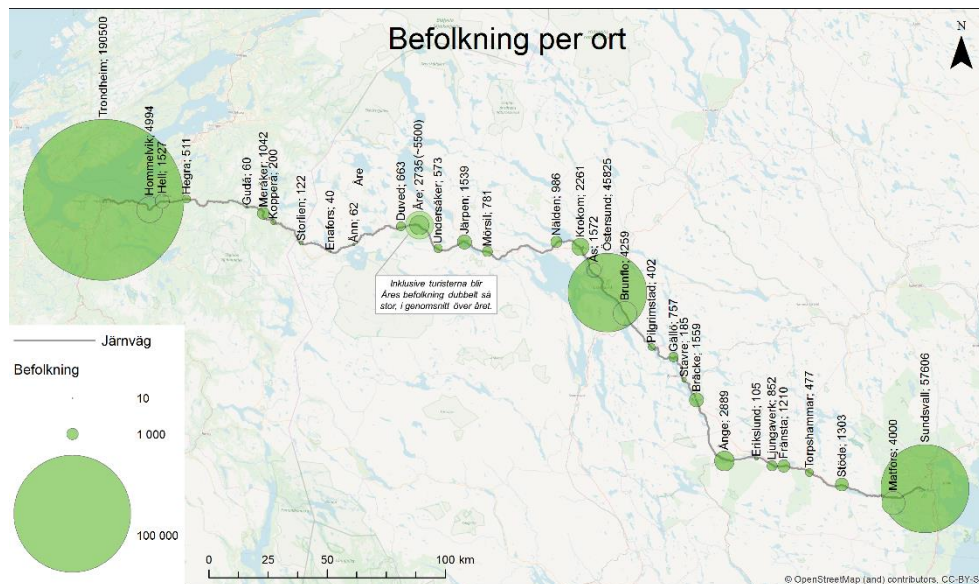
² 230 000 invånare på norsk sida och 202 000 invånare på svensk sida, d v s totalt 432 000 inv. Ytan är 8 000 km², (400 km x 20 km)

³ Halland har 54 invånare per kvadratkilometer och Blekinge har 52 invånare per kvadratkilometer

Tabell 2-1 Befolkningsstätheten i Sveriges mest folktäta regioner samt hur den skulle bli i en "Mitt-region" som sträcker sig i ett 2 mil brett bälte från kust till kust mellan Sundsvall och Trondheim.

Region	Invånartäthet (inv/km ²)
Stockholms län	304
Skåne	110
Västra Götaland	65
Halland	54
"Mitt-regionen"	53
Blekinge	52
övriga	3-49

Orterna i Mittstråket ligger som längs ett pärlband, vilket är en idealisk struktur för tågtrafik. Helt dominerande är städerna Sundsvall, Östersund och Trondheim, som har 81 % av folkmängden.⁴ Övriga orter är relativt små, men vissa är ändå betydelsefulla för resandet, t ex Åre. Även där resandetillskottet från respektive station kan vara begränsat innebär pärlbandsstrukturen att det samlade resandet till/från mindre orter trots allt bildar en viktig del av resandeunderlaget i stråket.

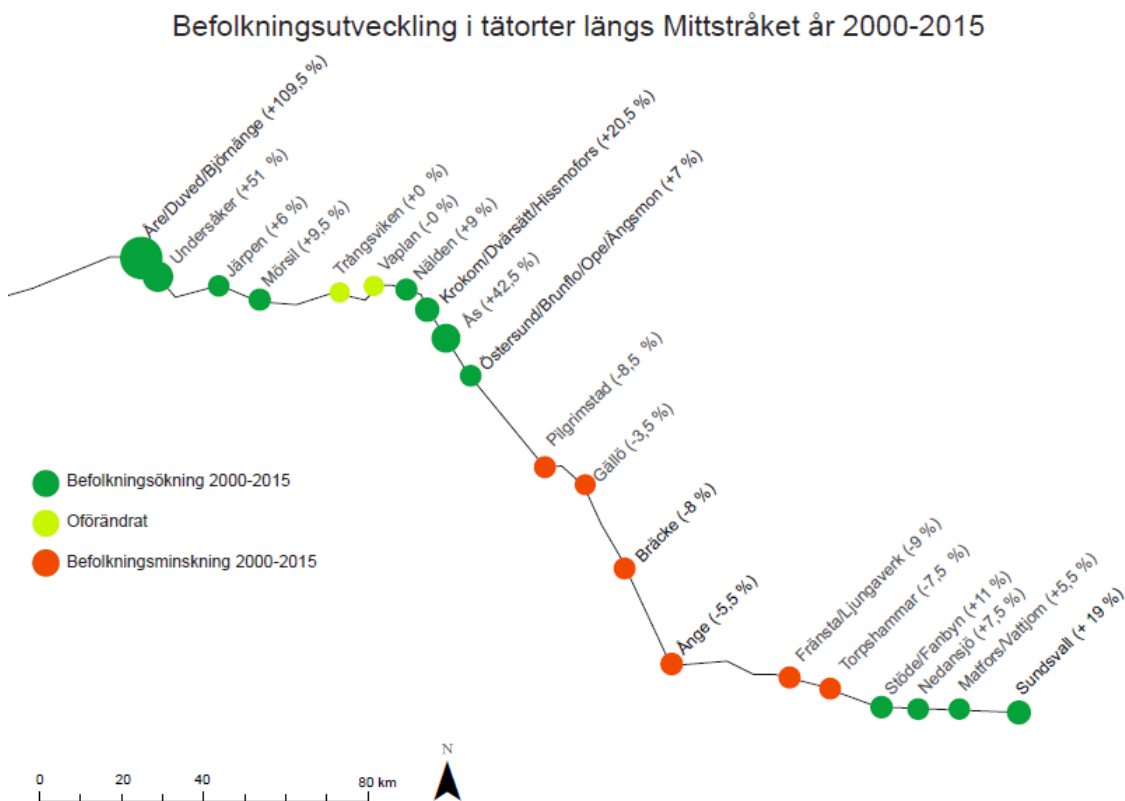


Figur 2-2 Tätorternas folkmängd i Mittstråket. De tre städernas dominans framgår tydligt. I Åre är värdet kompletterat med antalet gästnätter, vilket utslaget per år fördubblar folkmängden.

Befolkningsutvecklingen har varit mycket ojämn i stråket. Alla orter nära Åre, Östersund och Sundsvall har ökat. Störst har ökningen varit i Åre som mer än

⁴ Sundsvall (98 400 inv), Östersund (62 000 inv) och Trondheim (190 500 inv) har tillsammans 350 900 inv jämfört med 431 900 inv i samtliga kommuner (2016 i Sverige enl SCB och 2017 i Norge enl SSB)

fördubblat folkmängden sedan millennieskiftet. I de orter som ligger långt från Sundsvall och Östersund har befolkningsutvecklingen varit negativ.



Figur 2-3 Befolkningsutvecklingen i stråket med förändringar 2000-2015. Det är tydligt att befolkningstillväxten varit störst i Sundsvall, Östersund och Åre samt i dessa orters närområden. Källa: SCB.

Befolkningsutveckling utmed Meråkerbanen i Trøndelag

Befolkningsutvecklingen på den norska sidan, i Trøndelag fylkeskommune har under perioden 2000 – 2018 varit mycket positiv. År 2000 bodde det 390 000 personer i Trøndelag, vilket år 2018 nu stigit till 459 000 personer, dvs en procentuell ökning på 18 %. För de kommuner som berörs i Mittstråkets förlängning (Meråkerbanen) har befolkningsutvecklingen sett ut så här:

- ▶ Trondheim kommune: 193 500 invånare år 2018, motsvarande +13 % jmf år 2010.
- ▶ Malvik kommune: ca 14 000 inv 2018, motsvarande +11 % jmf år 2010
- ▶ Stjørdal kommune: ca 24 000 inv 2018, motsvarande +12 % jmf år 2010
- ▶ Meråker kommune: ca 2 500 inv 2018, motsvarande +/-0 % jmf år 2010

På lite längre sikt, framåt år 2040 spås dessa kommuner totalt öka sin befolkning med drygt 36 000 invånare, där 75 % av de nya invånarna bedöms bosätta sig i Trondheim. Värt att nämna är att gränskommunen Meråker spås få en fortsatt minskad befolkning, motsvarande -3% år 2018-2040.

2.2 Sysselsättning

Även de sysselsatta är koncentrerade till Sundsvall, Östersund och Trondheim. Liksom för de boende återfinns 81 % i de tre stora städerna.⁵ I de mindre kommunerna finns flest sysselsatta i Stjørdal, Krokomb, Malvik och Åre.⁶

2.3 Infrastrukturstandard

Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien är enkelspårig på största delen av sträckan. Mellan Ånge och Bräcke är det dubbelspår.

Mellan Sundsvall och Ånge är det max 120 km/h⁷, men på större delen av sträckan är hastigheten nedsatt p g a kurvor, obehakade plankorsningar etc. Den 23 kilometer långa sträckan mellan Vattjom och Stöde är det bara 70 km/h.

Ånge-Bräcke är det 150 km/h som bashastighet med möjlighet att köra i 180 km/h för snabbtåg. Detta är den bandel som håller högst standard.

Bräcke-Östersund har max 140 km/h med möjlighet att köra i upp till 160 km/h för snabbtåg. Det finns många hastighetsnedsättningar och flertalet mötesstationer saknar samtidig infart.

Östersund-Storlien har max 140 km/h med många hastighetsnedsättningar. Mötesstationerna har i huvudsak samtidig infart.

Tåg med mjuka boggier (t ex Norrtågs motorvagnar X62) får köra med 15 % överhastighet i kurvorna mellan Sundsvall och Ånge, men bara 10 % överhastighet på resten av banan, där standarden är högre.

De vägar som trafikeras av busstrafik i Mittstråket håller i huvudsak en tillräcklig standard i förhållande till turutbudet. I vissa fall behövs förbättringar, bl a avseende hållplatser inklusive tillgänglighetsanpassning och anslutande gångvägar. Trafikverkets förslag på hastighetssänkningar på E14 kommer att ge tågtrafiken konkurrensfördelar.

⁵ Sundsvall (48 100), Östersund (31 100 inv) och Trondheim (97 600) har tillsammans 176 800 sysselsatta jämfört med 217 100 sysselsatta i samtliga kommuner (2016 i Sverige enl SCB och 2017 i Norge enl SSB)

⁶ Stjørdals kommun (11 500), Krokomb (7 400) och Malvik (6 900) och Åre (5 900)

⁷ 139 km/h för tåg med mjuka boggier

3. Förutsättningar att resa med buss och tåg

En målgruppsanalys har genomförts, som lite närmare beskriver och förklarar resandet idag och hur individer vill resa i framtiden, samt hur deras attityder ser ut för resande längs Mittstråket i framtiden. Målgruppsanalysen innehåller även en kartläggning/inventering av de resmöjligheter och erbjudanden som finns för fritidsresenärer, affärsresenärer och pendlare idag.

Syftet med analysen är att visa på vilka de potentiella kollektivtrafikresenärerna är och vad som behöver göras för att locka dem

3.1 Kartläggning av resmöjligheter

Turutbud

Västernorrland och Jämtland har i nuläget ett relativt finmaskigt nät av kollektivtrafik. Enbart i den regionala trafiken finns 300 linjer i de båda länen⁸. Resandet är dock lågt⁹. I den regionala trafiken (exkl stadstrafiken) företas 4 miljoner resor per år i Västernorrland och 2½ miljoner resor per år i Jämtland. Det motsvarar 16 respektive 19 resor per invånare och år. I såväl Västernorrland som Jämtland har resandet de senaste åren varit ungefär oförändrat¹⁰.

Kundnöjdheten är relativt låg¹¹. Den sammanfattande nöjdheten är 43 % i Västernorrland och 45 % i Jämtland. I grannlänen Västerbotten och Gävleborg är motsvarande värden ca 10 procentenheter högre¹².

Kollektivtrafikens marknadsandel är låg; endast var tionde resa företas med tåg eller buss.¹³ Både Västernorrland och Jämtland tillhör den lägsta tredjedelen av de svenska länen.

Den regionala tågtrafiken i Norrtågs regi har utvecklats väl, men resandet är fortfarande förhållandevis lågt. Det finns egentligen bara två tågstråk i de båda länen; Botniabanan/Ostkustbanan och Mittbanan. Utöver dessa korsar Inlandsbanan i nord-sydlig riktning Mittstråket. Inlandsbanans används för närvarande främst för godstransporter och viss turisttrafik.

Linjenätet i de båda länen har vuxit fram under en lång följd av år och har successivt anpassats efter resenärernas synpunkter och behov, främst skolelever. Det har gjort att linjenätet utformats för befintliga resenärer, vilka endast utgör en

⁸ Nästan 200 linjer i Västernorrland (varav hälften kompletteringstrafik) och drygt 100 linjer i Jämtland

⁹ Västernorrland har 41 resor per invånare och år och Jämtland 50 resor per invånare och år jämfört med riksnittet 155 resor per invånare och år. Källa: Trafikanalys, Statistik om regional linjetrafik, 2016.

¹⁰ 2015-2016 var det dock ca 10 % resandeökning i Jämtlands län, främst p g a ungdomskort (Källa: Årsredovisning 2016, Länstrafiken i Jämtlands län AB)

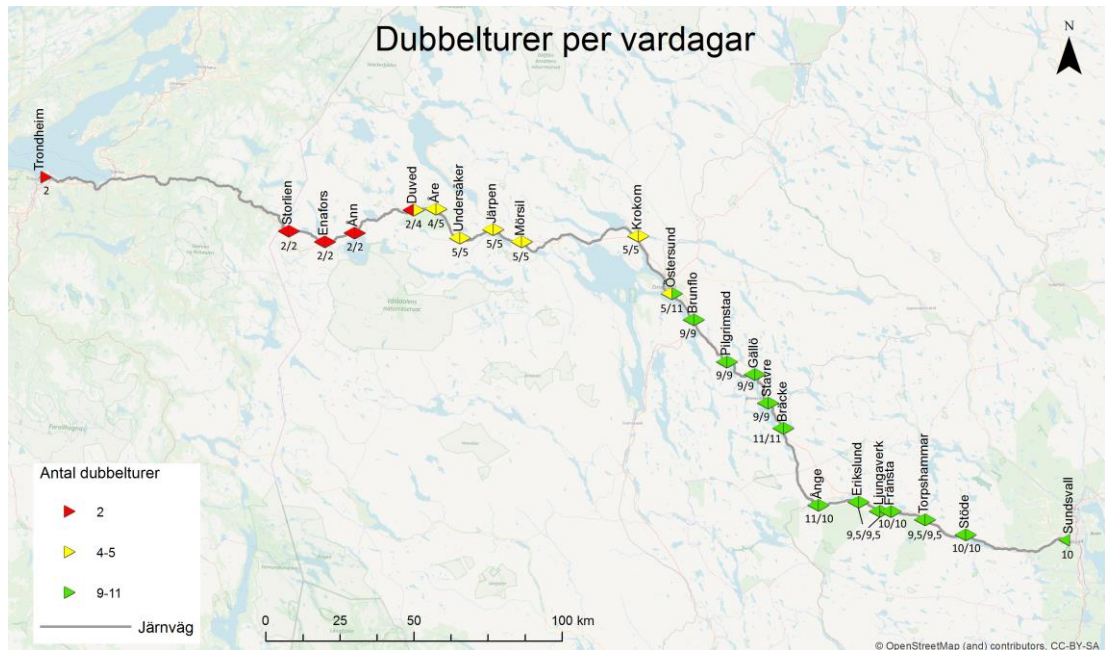
¹¹ Källa: Årsrapport Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik, 2016

¹² Gävleborg har 53 % sammanfattande nöjdhet och Västerbotten har 56 %

¹³ Marknadsandelen är 8 % av de motoriserade resorna i Västernorrland och 10 % i Jämtland. Källa: Årsrapport Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik, 2016

liten del av de boende i Västernorrland och Jämtland eftersom kollektivtrafikens marknadsandel är låg. Anpassningarna har gjort att körvägsavvikelser och speci-
allösningar för enskilda turer blivit vanliga. Trafiken har blivit svåröverskådlig
och tröskeln hög för att få in nya resenärer i systemet. Det är angeläget att för
framtiden fundera över vilken roll busstrafiken bör ha i stråket och huruvida det
är möjligt eller ej att samordna skol- och arbetspendling på ett sätt som blir at-
traktivt för inte bara befintliga resenärer utan även nya.

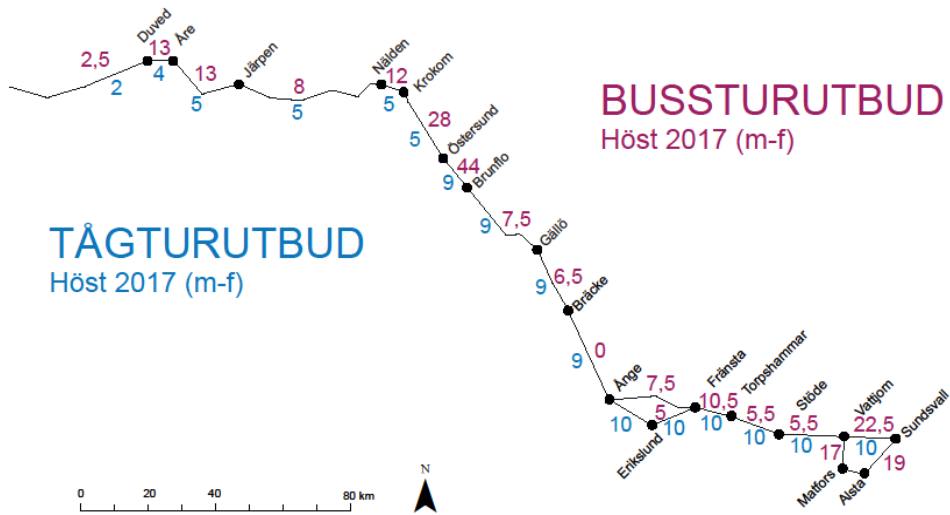
Det regionala tågtrafikutbud (m-f) i Mittstråket framgår av nedanstående karta.



Figur 3-1 Turutbudet med tåg (regionala tåg + fjärrtåg) på olika delsträckor (2017). Närmast Trondheim finns lokaltågstrafik som inte är medtagen.

Som framgår är turutbudet relativt stort Sundsvall-Östersund (9-11 dt), medan det sedan successivt minskar i riktning mot Trondheim och endast är 2 dubbelturer väster om Duved. Mellan Hell och Trondheim ökar åter tågutbudet.

I kartan nedan är även busstrafikutbudet beaktat.



Figur 3-2 Det regionala turutbudet av tåg och bussar i Mittstråket (dubbelturer m-f, exkl fjärrtåg) 2017.

Nära Östersund och Sundsvall är busstrafiken omfattande.¹⁴ På längre avstånd från städerna är busstrafiken betydligt mindre. Över länsgränsen mellan Ånge och Bräcke finns ingen linjelagd busstrafik.

Tåg- och busstidtabellerna synes inte vara samordnade i någon större utsträckning. Exempel på detta kan ses vid sökningar i reseplanerare för resor mellan ex Ånge och Sundsvall. Där finns exempel där tåg och bussavgångar ligger enbart minuter ifrån varandra medan det övriga tider är långa tidsluckor mellan tåg- och bussavgångar. Detta är ett resultat av att de planeras var för sig. Tågtrafiken är främst utformad för ett långväga regionalt resande medan busstrafiken i stor utsträckning är inriktad på skolresor. Medelreslängderna är följaktligen betydligt längre för tåg än för buss¹⁵. Olika biljettpreiser gäller på bussar och tåg, vilket försvårar en samordning av trafiken.

¹⁴ Upp till c:a 2-3 mil från respektive stad.

¹⁵ Medelreslängden för tågresor i Mittstråket är 116 km och medelreslängden för bussresor är 32 km (exkl stadstrafik).

Turutbud för fritidsresor

I tabellen nedan redogörs för turutbud med kollektivtrafik för Mittstråket.

Tabell 3-1 Redovisat turutbud på helgerna för ett urval reserelationer i Mittstråket och med förbindelser till Trondheim respektive Stockholm. Resultatet baseras på sökningar med Resrobots reseplanerare våren 2019.

Delsträcka Avser resor med tåg med som mest ett byte	Lördag	Söndag
Trondheim - Storlien	2	2
Storlien – Duved	2	2
Duved - Åre	3	3
Åre - Östersund	5	4
Östersund - Ånge	8	8
Åre - Stockholm	4	3
Östersund – Sundsvall	6	7

Bussförbindelser erbjuds helgtid endast för delsträckor längs stråket. Anslutningsresor till Östersunds flygplats från Åre uppgår till en respektive två anslutningar lördag och söndagar. Lokalt från Östersund till flygplatsen erbjuds 5 turer på lördagar respektive 8 turer med lokalbuss.

Det saknas kollektivtrafikförbindelser mellan Trondheims flygplats Værnes och de svenska fjällorterna.

Restider

I nedanstående schematiska karta redovisas restiderna i Mittstråket, inklusive resor längs Meråkerbanan. Restiderna som redovisas avser aktuella restider under vardagar och enligt tidtabell för våren 2019, dels för tåg, dels för buss. För buss kan restiderna variera beroende av avgång. De redovisade restiderna avser de snabbaste reseförbindelserna för respektive delsträcka. För tåg redovisas även den totala och ackumulerade restiden för följande delsträckor:

- ▶ Storlien – Trondheim
- ▶ Storlien – Östersund
- ▶ Ånge – Östersund
- ▶ Ånge - Sundsvall

Restiderna med buss är ofta väsentligt längre än för motsvarande resa med tåg.



Figur 3-3 Restider för resor med kollektivtrafik i Mittstråket och utmed Meråkerbanan. Observera att restiden med buss kan variera beroende av avgång och tid på dygnet.

Benchmarking via Kollektivtrafikbarometern

I Kollektivtrafikbarometerens årliga rapport för 2018 deltog 4471 respondenter från Västernorrlands län och 2384 respondenter från Jämtlands län. Rapporten visar följande läge för Din Tur och Länstrafiken i Jämtlands län:¹⁶

- ▶ Länstrafiken i Västernorrland (Din Tur) ligger tredje sist i Sverige kopplat till nöjdhet både bland kunder och allmänhet, Länstrafiken Jämtland ligger på övre halvan.
- ▶ Din Tur har även Sveriges minst rekommendationsbenägna kunder, dvs att man inte skulle tipsa en vän om att åka kollektivt.
- ▶ Västernorrland län har en marknadsandel för kollektivtrafikresor om 12 %, och den har ökat med 1 procentenhet sedan 2017.
- ▶ Jämtlands län har en marknadsandel för kollektivtrafikresor om 13 %, och den har ökat med 1 procentenhet sedan 2017.
- ▶ Västernorrlands läns kollresenärer består av 23 % växlare mellan bil och koll, 6 % trogna kollresenärer, 3 % sällanresenärer.
- ▶ Jämtlands Län läns kollresenärer består av 20 % växlare mellan bil och koll, 6 % trogna kollresenärer, 6 % sällanresenärer.

¹⁶ Svensk Kollektivtrafik. Årsrapport 2018 Kollektivtrafikbarometern

Indikator	Din Tur	Jämtlands län	Nationellt snitt	Bäst i klassen
Nöjdhet med kollektivtrafikbolag (allmänhet)	42 %	49 %	53 %	78 % (Karlstadbuss)
Nöjdhet med kollektivtrafikbolag (kunder)	53 %	67 %	59 %	83 % (Karlstadbuss)
Index för rekommendationsbenägenhet (dvs om man skulle tipsa en vän om åka kollektivt)	-22 %	1 %	-1 %	44 % (Karlstadbuss)
Kollektivtrafikens marknadsandel 2017	11 %	12 %	27 %	56 % (SL)
Kollektivtrafikens marknadsandel 2018	12 %	13 %	31 %	57 % (SL)
Utveckling marknadsandel	Ökat	Ökat	Ökat	Ökat

Jämställdhet i transportsystemet - Mäns och kvinnors resande och attityder till resande skiljer sig

Skillnader mellan hur kvinnor och män reser är väldokumenterade och visar att män i genomsnitt reser längre och betydligt mer med bil än kvinnor. Skillnaderna i resmönster inom könen är stora och skiljer sig mycket beroende på ålder, inkomst och utbildningsnivå. Även om dessa skillnader är stora, finns det genomgående och konstaterade skillnader mellan män och kvinnor som grupp när det gäller resande och framför allt val av färdmedel och reslängder^{17, 18}. Det finns också skillnader mellan könen i vilka resmöjligheter man har, till exempel har män oftare tillgång till bil^{19, 20}. Det är inte enbart de yttre förutsättningarna som skiljer mellan könen, preferenserna skiljer sig också. Skillnaderna mellan hur män och kvinnor i singelhushåll (där personen alltså ensam bestämmer över hushållets resursanvändning) spenderar sina resurser är tydlig med en genomsnittlig stark preferens för bilanvändning hos singelhushåll man jämfört med singelhushåll kvinna²¹.

Svenskarna reser i genomsnitt 47 km per person och dag varav 28 km med bil. Män reser betydligt längre sträckor och lägger mer tid på sitt resande än vad kvinnor gör. Män reser med i genomsnitt 37 % längre än kvinnor och ännu lite (43 %) längre med bil²². Män gör oftare arbetsrelaterade resor jämfört med kvinnor, medan kvinnor oftare gör resor kopplade till hushållet eller det så kallade obetalda hem- och omsorgsarbetet. Det kan yttra sig i att kvinnor oftare gör

¹⁷ Indebetou, 2010. Mäns och kvinnors resmönster i Malmö – konsekvenser map miljö, ytbehov och ekonomi.

¹⁸ Kronsell et al., 2016. Achieving climate objectives in transport policy by including women and challenging gender norms: The Swedish case. International journal of sustainable transportation.

¹⁹ Polk, 2004. The influence of gender on daily car use and on willingness to reduce car use in Sweden. Journal of Transport Geography.

²⁰ Indebetou, 2010. *ibid.*

²¹ Carlsson-Kanyama & Råty, 2008. Kvinnor, män och energi: makt, produktion och användning. FOI-R-2513-SE.

²² Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. *ibid.*

ärenden under en resa, det vill säga utför så kallade kedjeresor^{23 24}. I genomsnitt reser emellertid män längre än kvinnor för alla ärendekategorier, inte enbart arbetsrelaterade resor.

Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder *olika* färdssätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. Värt att notera är att den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor, vilket beror på att mäns kollektivtrafikresor är längre än kvinnors²⁵.

En del av de skillnader som finns mellan män och kvinnor beror på roller i arbetsliv och hem samt skilda ekonomiska förutsättningar. Dock finns skillnader i värderingar mellan kvinnor och män när det gäller resmönster som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning, civilstånd etc. Till exempel värderar kvinnor miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör²⁶. Kvinnor synes oftare se andra transportalternativ än bilen, och försöker använda dem²⁷.

Kvinnor betraktas som mer miljömedvetna utifrån sina färdmedelsval jämfört med män²⁸. Bland förvärvsarbetande och högutbildade, visar en studie att män är mindre motiverade att ändra sina resvanor mot ett miljövänligare beteende än vad kvinnor är²⁹ och det krävdes mer för att övertyga männen att ändra sitt beteende än kvinnorna. Kronsell et al hänvisar vidare i sin studie till en undersökning utförd av Naturvårdsverket 2007 om mäns och kvinnors kunskap och attityd till klimatförändringar. Studien visade att skillnaden mellan könen var större för svaren gällande transportfrågor än för andra miljörelaterade frågor, såsom exempelvis reglering av temperatur inomhus och vid tvättning av kläder. Av kvinnorna var 80 % villiga att minska sin bilkörning för att reducera koldioxidutsläppen medan samma andel av männen var 66 %. 75 % av kvinnorna och 53 % av männen var villiga att öka sin användning av kollektivtrafik.

Skillnaderna i resande mellan kvinnor och män beror också på att de har olika avstånd mellan hemmet och arbetsplatsen. Kvinnor arbetar oftare deltid och bor närmare arbetsplatsen³⁰. Forskningen kopplar kvinnors kortare arbetsresor till kvinnors vilja och förväntan att arbeta närmare hemmet, och att traditionellt kvinnliga arbetsplatser är geografiskt mer utspridda, vilket gör det möjligt att hitta ett arbete nära hemmet. Kvinnor står för större andel av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, med större ansvar för barn och familj, och en mindre andel av förvärvsarbetet även om skillnaden i andel för män respektive kvinnor som förvärvsarbetar minskar. 2015 förvärvsarbetade 82 % av männen och 78 % av kvinnorna³¹. Kvinnor är dock betydligt oftare deltidsarbetande än män. Detta är ett resultat av de sociala roller som kvinnor och män har och som i litteratur benämns *genuskontraktet*, det vill säga vad som förväntas av kvinnor och män och

²³ Polk, 2004. ibid

²⁴ Kronsell et al, 2016. ibid

²⁵ Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

²⁶ Kronsell et al, 2016. Ibid; Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

²⁷ Cedersund & Lewin, 2005. Män och kvinnor i trafiken – en litteraturstudie.

²⁸ Kronsell et al, 2016. ibid

²⁹ Waygood & Avineri 2016. Communicating transportation carbon dioxide emissions information: Does gender impact behavioral response?. Transportation Research Part D.

³⁰ Eriksson & Gavill, 2003. Ett jämställt transportsystem. En litteraturstudie. TRM 2003:03. Transportforskningsenheten, Umeå Universitet.

³¹ SCB, 2016. På tal om kvinnor och män. Lathund om jämställdhet 2016.

som kan yttra sig i yrkesval, utbildningsnivå, förvärvsfrekvens, uttag av föräldrapenning, representation i politiken osv.^{32 33}. Men det finns även forskning som betonar mäns starkare band till bilen och att de därför är mindre villiga att byta till andra färdstätt³⁴. Resor uppfattas som ett manligt område och erfarenheter av resor som ett manligt identitetsprojekt liksom självförverkligandet kopplat till yrkesroll och karriär³⁵.

För framtidens resande sker en minskning av skillnader mellan mäns och kvinnors resbeteende^{36 37 38}. Redan idag syns dessa skillnader med utfasning av äldre generationer där kvinnor har sämre ekonomiska förutsättningar, lägre bilinnehav och körkort och infasning av yngre än där kvinnor runt 20 och yngre har både högre utbildningsnivå, andel körkort och använder bil något mer än vad män i samma ålder gör. Skillnaderna bland dessa yngre är dock mycket små.

Hur kan man tänka om jämställdhet i transportsektorn?

Det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik är att kvinnor och män ska ha samma makt (möjligheter, rättigheter och skyldigheter) att forma samhället och sina egna liv.

I Sveriges transportpolitiska målformulering och precisering är det uttryckt som:

”Målet skall vara ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.”

Ett faktum är att det ännu på samhällsnivå råder dokumenterad ojämställdhet mellan könen avseende såväl inkomstnivåer, form av sysselsättning (hel/deltid), andel av hemarbete mm. Även om man i yngre generationer ser en tendens till utjämning kommer dessa skillnader att bestå många år framöver. Och därmed kommer även skillnader i resmönster och användning av transportsystemet att bestå ännu många år.

På kort sikt bör därmed satsningar på de färdstätt och alternativ som främst utnyttjas av kvinnor kunna främja det övergripande målet för svensk jämställdhetspolitik så att kvinnor ges samma möjligheter att forma sina egna liv som män. Här visas återigen problematiken med formuleringen med att transportsystemet ska svara på kvinnor och mäns *transportbehov*. Kvinnor har inte kollektiva transportbehov. På grund av sina roller, livsmönster och ekonomiska förutsättningar har kvinnor i genomsnitt ett annat transportbehov än män idag – eller hellre

³² Kronsell et al, 2016. Ibid;

³³ Halling et al., 2016. Transportplanering i förändring: En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen. Lund, Sverige: K2.

³⁴ Polk, 2004. ibid

³⁵ Enewold, 2000. Men and women on the move: Dramas on the road. European Journal of Culture Studies.

³⁶ Rydhagen, 2013. Genus och miljö. Genusaspekter på miljö och hållbar utveckling. Lund Sverige.

³⁷ Winslott Hiselius & Smidfelt Rosqvist, 2017. ibid

³⁸ Frändberg & Vilhelmsson, 2011. ibid

transportefterfrågan. Men med ökat och bättre kollektivt transportutbud ökar kvinnors (med de samhällsstrukturer vi har idag) möjligheter att transportera sig, bosätta sig och på det sättet forma sina egna liv.

På lång sikt, då vi nått en i övrigt jämställd samhällsstruktur, kommer samma formuleringar fortfarande att vara gällande ur ett jämlikhetsperspektiv. Ett ökat utbud av relativt sett likvärdiga alternativ till transporter ökar allas möjligheter att påverka sina val.

3.2 Kartläggning av resandet idag

Utifrån RES 2011-2016 har uppgifter om med vilka färdmedel boende i Väster-norrland och Jämtland företar sina resor och hur detta skiljer sig beroende av resärende, se Tabell 3-2 nedan.

Tabell 3-2 Tabellen beskriver färdmedelsandelen beroende av resärende. Underlaget består av boende i Västernorrland (och Jämtland och baseras på RES 2011-2016.

Färd-medel	Till/från arbetet	Resa i tjänsten	Utbildning/skola	Hämta/lämna barn	Inköp	Fritid/ nöje/ motion/ träffa vänner	Sjukhus/vårdcentral/tandläkare etc	Annat
Bil	78%	84%	24%	84%	75%	52%	63%	59%
Koll	3%	9%	27%	0%	4%	4%	21%	5%
Cykel	6%	0%	3%	0%	3%	4%	0%	5%
Gång	12%	4%	40%	16%	19%	37%	13%	28%
Annat	1%	2%	5%	0%	0%	3%	3%	3%

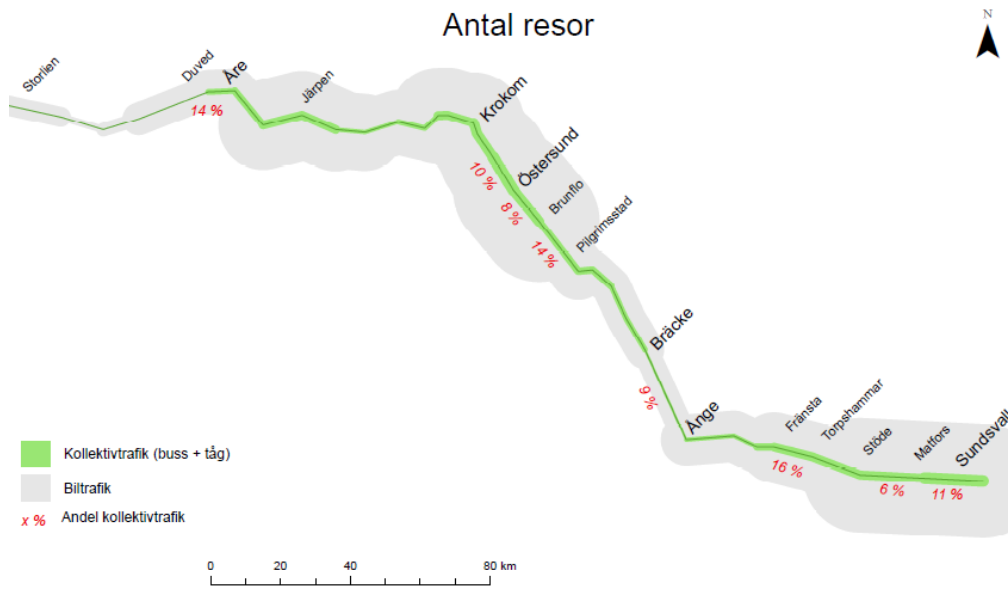
Utifrån resvaneundersökningen framgår att kollektivtrafiken i dessa län främst används för skolresor, serviceresor och tjänsteresor. Andelen kollektivtrafikresor är på likvärdig nivå för såväl arbetspendling- som fritidsresor. Bilen är det dominerande färdmedlet för alla ärenden utom skolresor.

Arbetspendling i Mittstråket med omnejd

Resandet med bil + kollektivtrafik varierar kraftigt i stråket. Närmast Sundsvall och Östersund samt Östersund-Åre är det stora flöden, medan det är mycket färre resor på långa avstånd från städerna och särskilt låga värden vid länsgränsen mellan Västernorrland och Jämtland samt riksgränsen mot Norge.

Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet varierar mellan 6 och 16 % utmed stråket. De relativt höga värdena öster om Ånge, sydost om Brunflo och vid Åre beror huvudsakligen på ett omfattande skolresande³⁹. I övrigt är kollektivtrafikens marknadsandel i de flesta fall runt 10 %.

³⁹ Främst högstadies- och gymnasieelever



Figur 3-4 Antal bilresor och kollektivtrafikresor samt kollektivtrafikens marknadsandel i Mittstråket. Källa: Vägtrafikflödeskartan, värden från 2014 (antal fordon x 1,3 personer/forдон), Trafikverket samt resandestatistik från Norrtåg och de båda länstrafikbolagen (2016). Resvaneundersökning (RVU) är ej använd.

Arbetspendlingen kan segmenteras för att undersöka om det finns skillnader i pendlingsbenägenheten för olika grupper. Pendlingsmönstret studeras med följande uppdelning:

1. Samtliga sysselsatta i Västernorrlands och Jämtlands län (som jämförelse)
2. Korta arbetspendlingsresor i Mittstråket⁴⁰ (under 30 km⁴¹)
3. Långa arbetspendlingsresor i Mittstråket⁴² (över 30 km)

I den första serien diagram jämförs pendlingsbenägenheten hos olika åldersgrupper. Tre grupper har studerats;

- ▶ Yngre (16-35 år)
- ▶ Medelålders (36-55 år)
- ▶ Äldre (56-74 år).

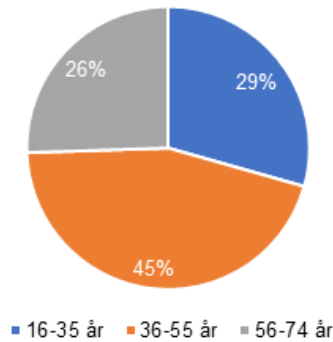
Den äldre ålderskategorin är mindre pendlingsbenägen än de sysselsatta i genomsnitt, se Figur 3-5. Unga personer är överrepresenterade på långa avstånd medan medelålders är överrepresenterade på korta avstånd. Annars syns inga stora skillnader i pendlingsmönstret mellan långa och korta avstånd.

⁴⁰ Resrelationer med minst 100 pendlare är studerade

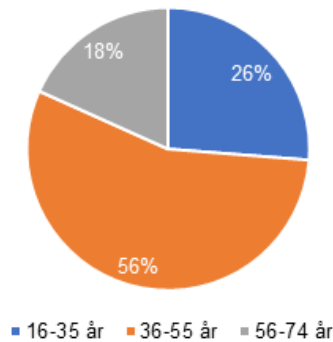
⁴¹ Gränsen 30 km är vald för att pendlarna i stråket ska delas upp i två någorlunda jämnstora grupper (blir en av grupperna för liten går det inte att göra en statistiskt tillförlitlig segmentering). Huvuddelen av all pendling har max 45-60 minuters restid inkl transfertid till hållplatserna, vilket motsvarar att de är upp till ca 4-5 mil. De tunga pendlingsrelationerna Matfors-Sundsvall och Näliden/Krokom-Östersund hamnar med denna indelning i den kortväga gruppen (mindre än 3 mil), medan en stor del av den övriga pendlingen hamnar i gruppen med längre resavstånd.

⁴² Resrelationer med minst 100 pendlare är studerade

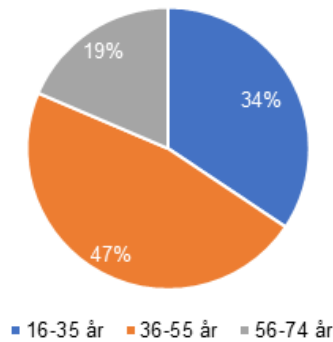
Sysselsatta i Jämtlands och Västernorrlands län
efter åldersgrupp



Tätortspendling i Mittstråket efter åldersgrupp (resor
kortare än 30 km)

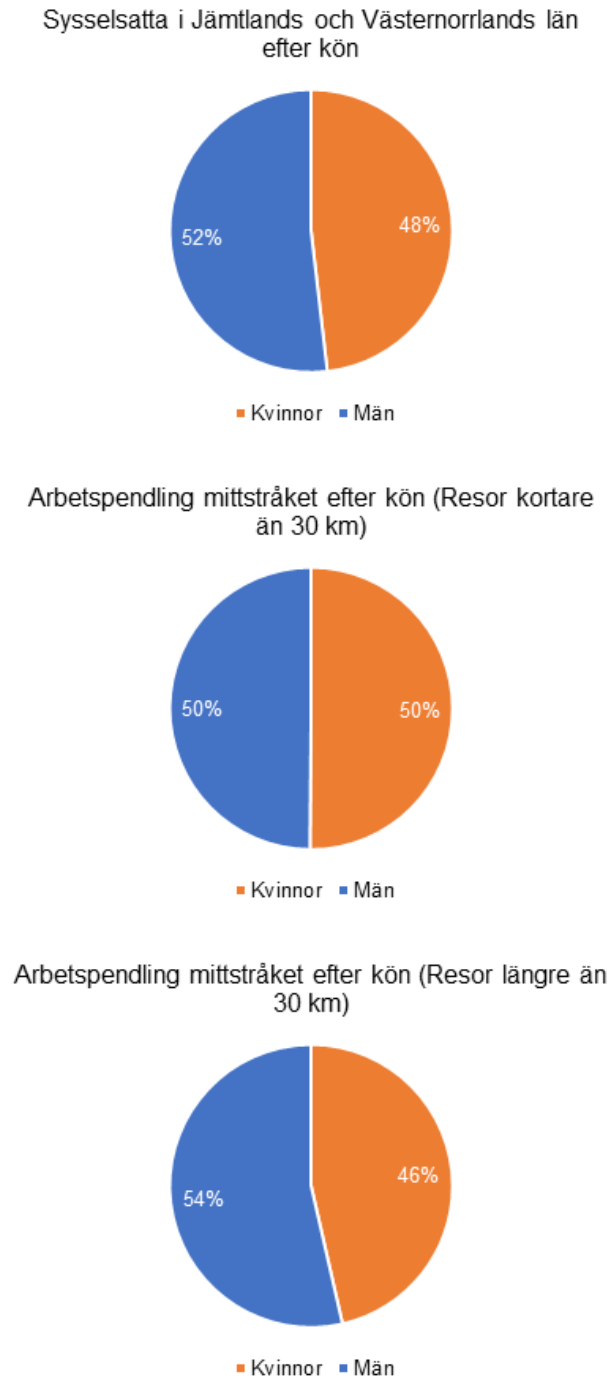


Tätortspendling i Mittstråket efter åldersgrupp (resor
längre än 30 km)



Figur 3-5 Åldersfördelningen för alla sysselsatta i de båda länen samt för pendlare i Mittstråket på korta respektive långa resavstånd.

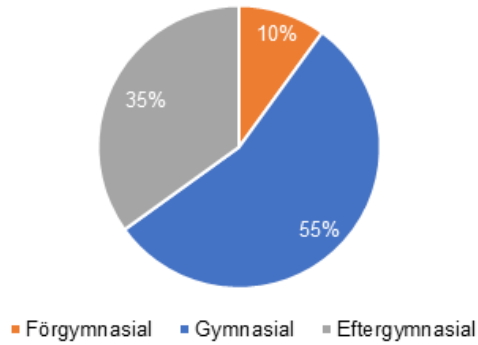
Kvinnor är överrepresenterade på korta pendlingsavstånd och underrepresenterade på långa pendlingsavstånd, se Figur 3-6. Att män långpendlar mer än kvinnor är känt från även andra studier.



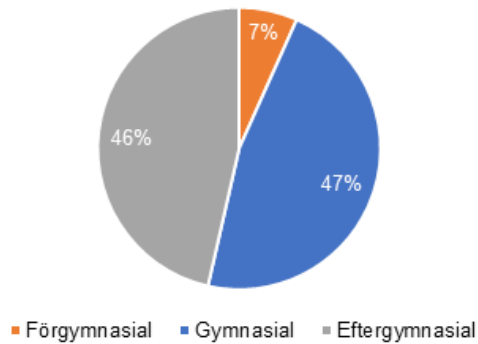
Figur 3-6 Könsfördelningen för alla sysselsatta i de båda länen samt för pendlare i Mittstråket på korta respektive långa resavstånd.

Lågutbildade (orange) är underrepresenterade som pendlare, medan högutbildade är överrepresenterade (grå), se Figur 2-9. Däremot är skillnaderna små för kort och lång pendling.

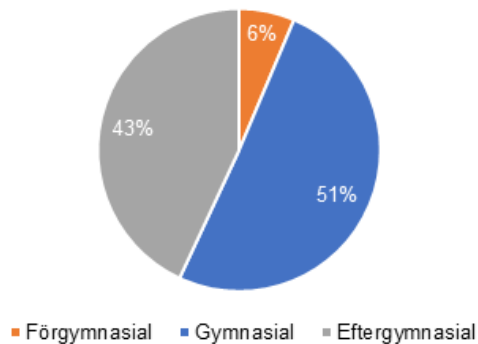
Sysselsatta i Jämtlands och Västernorrlands län efter utbildningsnivå



Tätortspendling i Mittstråket efter utbildningsnivå (resrelationer kortare än 30 km)



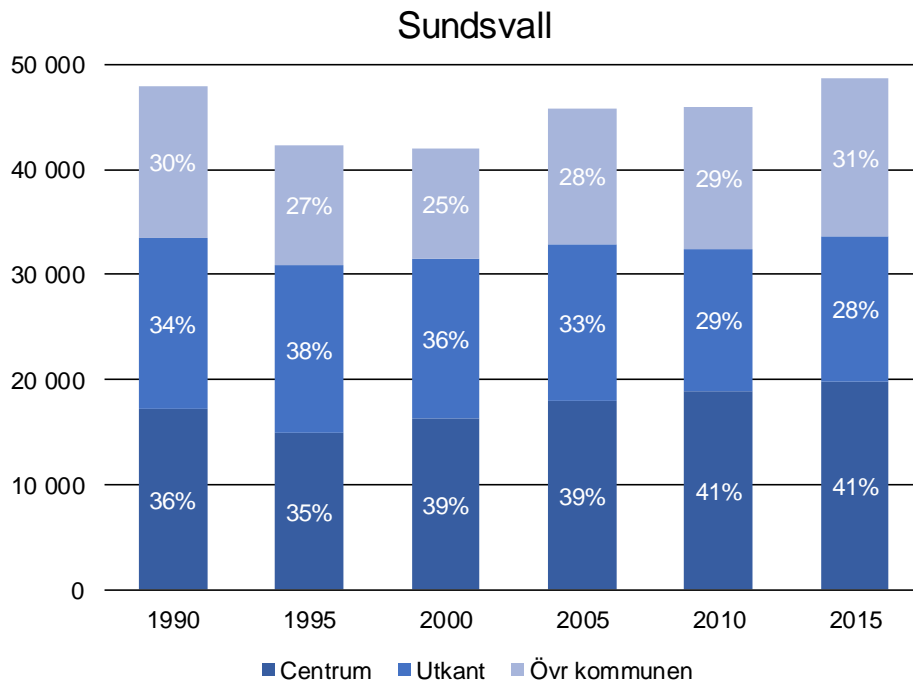
Tätortspendling i Mittstråket efter utbildningsnivå (resrelationer längre än 30 km)



Figur 3-7 Fördelningen på utbildningsnivå för alla sysselsatta i de båda länen samt för pendlare i Mittstråket på korta respektive långa resavstånd.

Inpendlingen till Sundsvall och Östersund har studerats. De två kommunerna har därvid delats in i centrala delar⁴³, utkanten av centralorterna och övriga kommunen. Utvecklingen har studerats 1990-2015.

I Sundsvall har andelen pendlare till stadens centrum ökat samtidigt som pendlingen till stadens utkant har minskat, vilket innebär att tågtrafiken fått bättre täckning till pendlarnas målpunkter, se Figur 3-8.

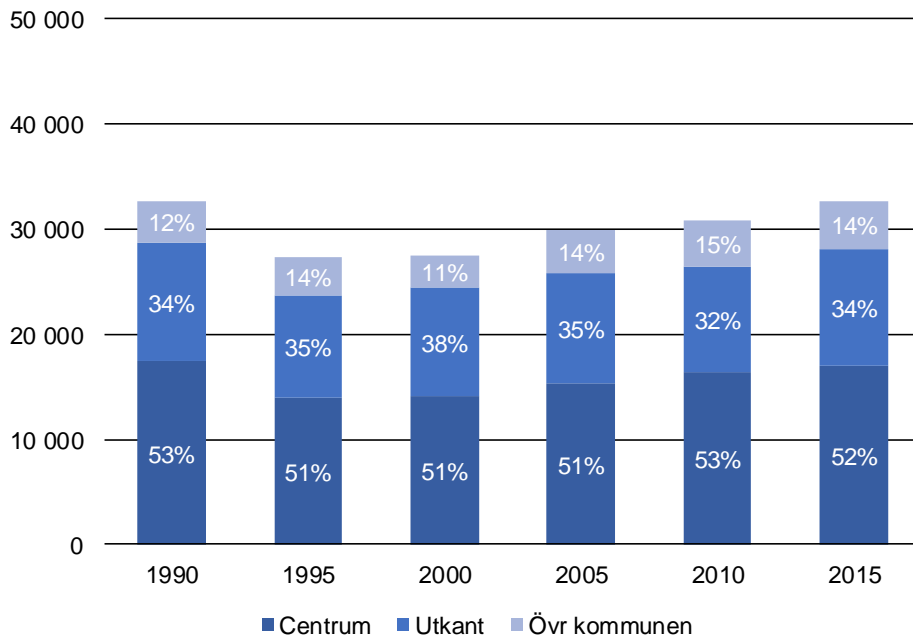


Figur 3-8 Inpendlingen till Sundsvall (stadens centrum, utkant samt övriga kommunen) 1990-2015. Procentsatserna avser andelen av pendlingen som sker till respektive områdestyp. Källa: SCB.

I Östersund har andelen pendlare till stadens centrum legat på en hög nivå (>50 % av pendlingen till hela kommunen) under hela perioden och här syns inga stora förändringar i pendlingens fördelning över kommunen över tid, se Figur 3-9. Noteras bör att den totala pendlingen till de båda kommunerna låg på ungefär samma nivå 2015 som 1990, vilket korrelerar med antalet förvärvsarbetande i hela Mittstråket (Sundsvall, Ånge, Bräcke, Östersund, Krokom och Åre kommuner), som faktiskt var högre 1990 än 2015.

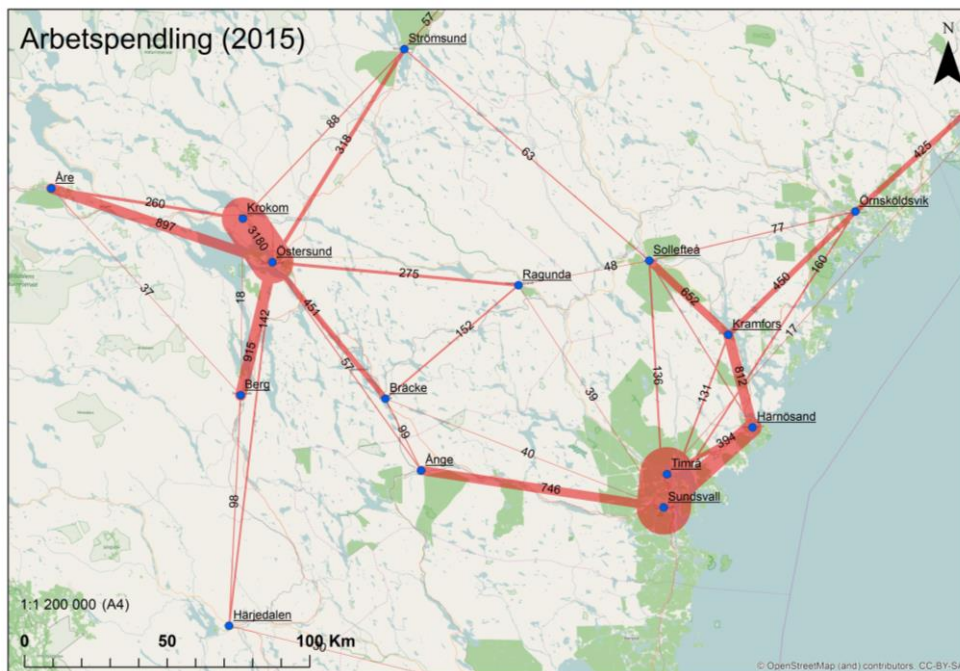
⁴³ Upp till c:a 1 km från en av järnvägsstationerna

Östersund



Figur 3-9 Inpendlingen till Östersund (stadens centrum, utkant samt övriga kommunen) 1990-2015. Procentsatserna avser andelen av pendlingen som sker till respektive områdestyp. Källa: SCB.

Arbetspendlingen i Västernorrlands och Jämtlands län sker i huvudsak inom respektive län. Pendlingen över länsgränsen och riksgränsen är synnerligen begränsad, vilket framgår av nedanstående karta.



Figur 3-10 Pendling mellan kommuner i Västernorrlands och Jämtlands län (Källa: SCB 2015).

I Mittstråket är pendlingen stor närmast städerna⁴⁴. I SCB's tätorts- och pendlingsstatistik är Brunflo och Östersund sammanvuxna, vilket förklarar varför pendlingsströmmen från Brunflo ser mindre ut än den från Krokoms. Pendlingsströmmarna är mycket låga över länsgränsen mellan Ånge och Bräcke och väster om Duved finns nästan ingen tätortspendling. På norska sidan finns en omfattande pendling från Stjørdal/Hell in mot Trondheim⁴⁵.

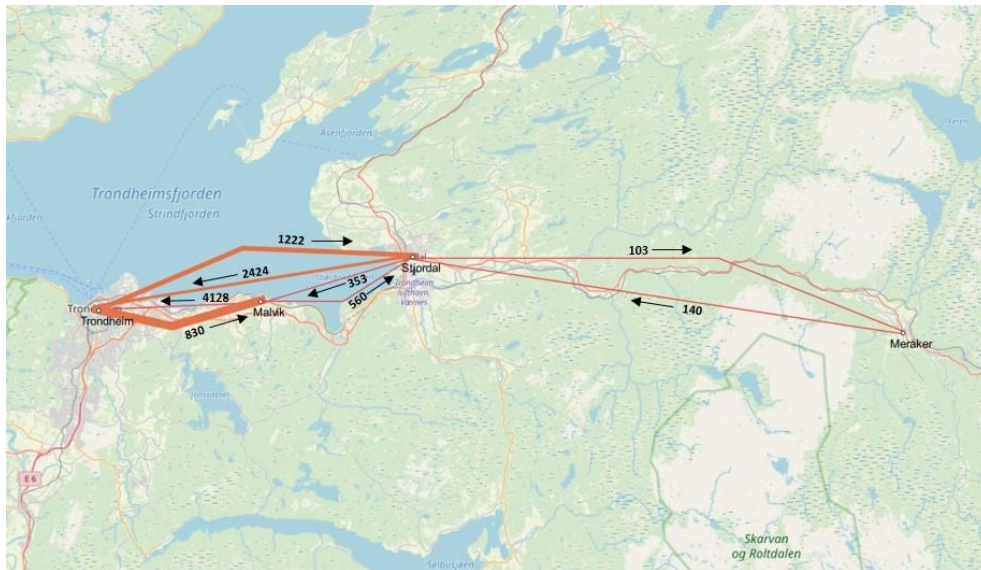


Figur 3-11 Arbetspendlingen i Mittstråket, angiven som ackumulerade värden per riktning (Källa SCB 2015). Pendling österut är gulmarkerad medan pendlingen västerut är lila. Städernas inpendling är betydligt större än utpendling, vilket blir särskilt tydligt i närområdet. På längre avstånd från städerna är pendlingsflödena lägre och har jämnare riktningfördelning.

Arbetspendling på den norska sidan, stråket längs Meråkerbanen, mellan Trondheim och Meråker kan indelas i två delar; den västliga delen Stjørdal-Malvik-Trondheim och den östra delen Stjørdal-Meråker. Medan Stjørdal och Malviks kommuner har ett stort utbyte med Trondheim finns det mycket liten (under 100 pendlare) arbetspendling Meråker – Trondheim. Uppgifter om eventuell pendling över landsgränsen finns inte öppet tillgängligt hos SSB (Norges motsvarighet till SCB). Uppgifter om trafikmängder på E14 vid landgränsen indikerar dock att såväl totala trafikflödet som mängden godstrafik på väg är mycket begränsat.

⁴⁴ Störst är pendlingen Matfors/Vattjom-Sundsvall och Krokoms-Östersund

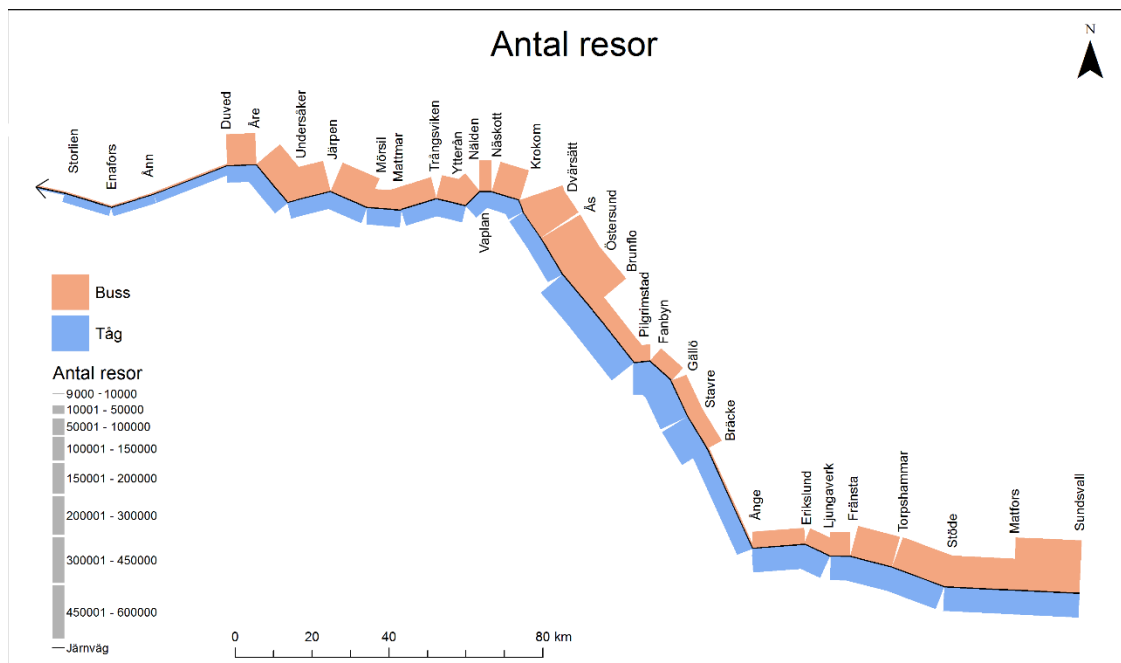
⁴⁵ Utredningen har inte haft tillgång till jämförbara värden på tätortspendling i Norge, men orternas storlek och närhet till Trondheim indikerar att det rör sig om en omfattande pendling.



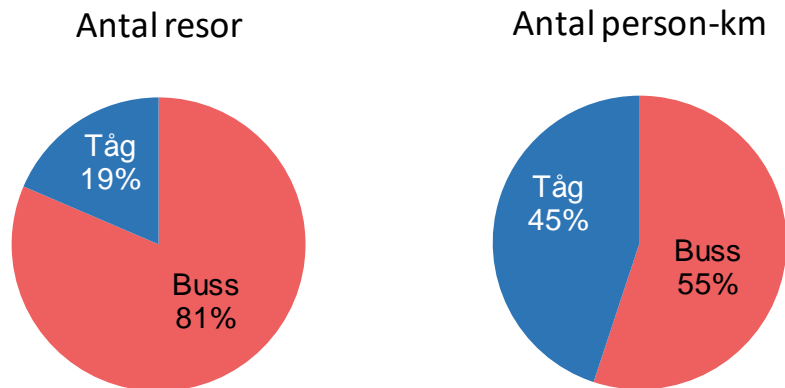
Figur 3-12 Pendlingsströmmar mellan orter i Norge. Mätt under kvartal 4 2017. Källa: SSB tabell 03321.

Kollektivtrafikresande

Kollektivresandet uppvisar ett likartat mönster som totalresandet och arbetspendlingen. Bussresandet varierar kraftigt mellan olika delsträckor beroende på skolresandet, medan tågen har ett jämnare flöde och betydligt större reslängder. Resandet väster om Duved är mycket lågt.

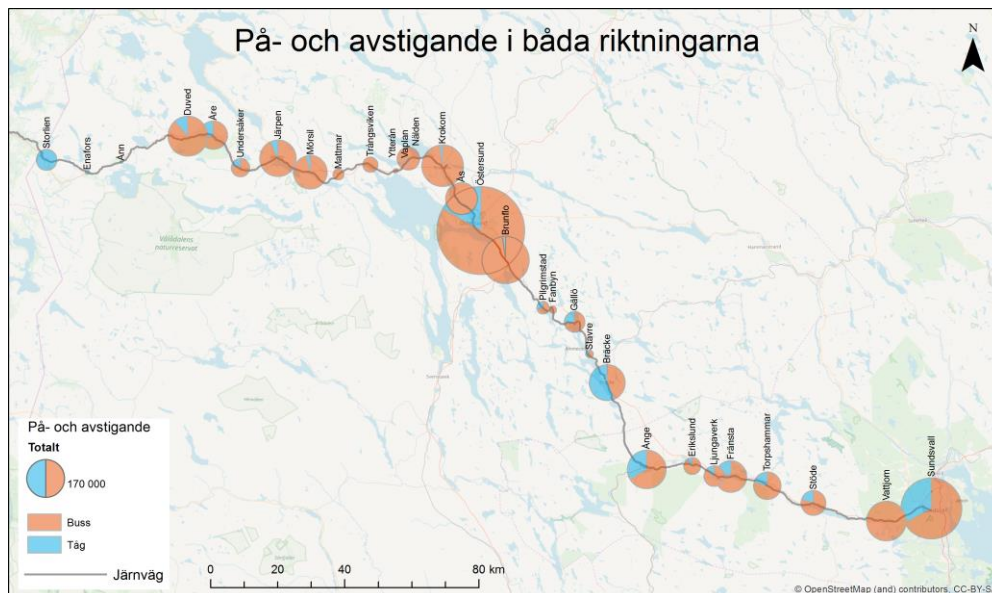


Figur 3-13 Kollektivresandet i Mittstråket fördelat på tåg (blåmarkerat) och buss (rödmarkerat). Fjärrtågsresor ingår ej.



Figur 3-14 Busstrafiken står för den dominerande delen av antalet kollektivresor i stråket, medan person-transportarbetet är ganska jämnt fördelat mellan tåg och buss.

Kollektivresandet i Mittstråket kan också fördelas per ort, vilket nedanstående diagram och tabell visar. Det bör observeras att det redovisade resandet gäller hela orterna, inte bara stationen. Särskilt när det gäller buss är resandet ofta fördelat på flera hållplatser. I Sundsvall och Östersund avser tågresandet två stationer; centralen och västra. Någon uppdelning emellan dessa har inte gått att göra, då Norrtågs statistik redovisar samlade värden per ort. Regionala resor ingår endast i den mån de sker längs stråket och rena stadsbussresor ingår ej.



Figur 3-15 Kollektivresandet per ort fördelat på buss och tåg. Datan baseras på bearbetad resandestatisik från år 2016. Orter med enbart röd sektor saknar i nuläget tåguppehåll. Cirkeln i Erikslund avser även resor på landsbygden norr och söder om Ljungan mellan Ånge och Ljungaverk.

Tabell 3-3 Tabell över resandet med tåg och buss en genomsnittlig vardag i orterna längs stråket.

Ort	På och av per dag (buss)	På och av per dag (tåg)	På och av per dag (totalt)
Storlien	0	165 ⁴⁶	165
Enafors	0	6	6
Ånn	0	2	2
Duved	534	68	602
Åre	214	90	304
Undersåker	104	25	128
Järpen	471	37	508
Mörsil	416	19	435
Mattmar	45	0	45
Trångsviken	86	0	86
Ytterån	7	0	7
Vaplan	20	0	20
Nälden	196	0	196
Näskott	2	0	2
Krokom	644	16	660
Dvärsätt	98	0	98
Ås	389	0	389
Östersund	2 475	493	2 968
Brunflo	836	20	856
Pilgrimstad	43	17	60
Fanbyn	20	0	20
Gällö	119	43	162
Stavre	15	6	21
Bräcke	213	281	494
Ånge	382	193	574
Erikslund ⁴⁷	41	11	52
Ljungaverk	139	22	161

⁴⁶ En stor del av de resor som registreras på Storlien är bytesresor mot Norge

⁴⁷ Till de 41 bussresorna/vardag i Erikslund kommer ytterligare 58 resor/vardag mellan Ånge och Ljungaverk norr och söder om älven.

Fränsta	316	68	383
Torpshammar	226	59	285
Stöde	190	47	238
Vattjom/Matfors	554	0	554
Sundsvall	953	465	1 417
Summa	9 748	2 153	11 901

Det kan konstateras att mer än hälften av tågresandet sker till eller från mindre stationer.⁴⁸ Det är alltså inte resorna mellan de större orterna Sundsvall – Ånge – Östersund – Åre som dominerar.

Östersund har ett dubbelt så stort kollektivresande i stråket som Sundsvall. Det beror på att Östersund har ett omfattande resande från både öster och väster, medan Sundsvall bara har resor från väster. När det gäller antal tågresor är de två städerna mer jämnstora.

Det är påfallande hur stor del av det kollektiva resandet i Mittstråket som sker med buss trots ett tågtrafikutbud som ofta är väl så bra som för bussarna. Även resor mellan närbelägna stationsorter sker i stor utsträckning med buss. I de flesta fall finns det gott om ledig kapacitet i tågen.

Mittstråket kan, som tidigare nämnts, jämföras med Halland och Blekinge. De regionerna är också ca 2 mil breda med ungefär samma befolkningstäthet som längs Mittstråket och med en pärlbandsstruktur, där det finns både Europaväg och järnväg. I Halland och Blekinge finns en väl utbyggd tågtrafik med minst timmestrafik. Halland med 0,3 miljoner invånare har betydligt fler regionala tågresor än hela Norrland med 1,2 miljoner invånare. Potentialen för regionala tågresor i de starkare stråken i Norrland torde vara stor.⁴⁹

Uppgifter om resandet på Meråkerbanen har erhållits från Trøndelag fylkeskommune⁵⁰ och uppges uppgå till ca 50 000 årliga resor.

Färdmedelsfördelning

Utifrån inkomna svar i webbenkäten⁵¹ har en färdmedelsfördelning för huvudsakligt färdmedel till och från arbetsplatsen beräknats. Med huvudsakligt färdmedel menas det färdmedel som har använts har använts längst sträcka av resan till och från arbetsplatsen. Eftersom en arbetsplats kan vara olika geografiska

⁴⁸ 58 % av antalet på- och avstigande i stråket sker i Sundsvall, Ånge, Östersund och Åre. Dessa resor sker såväl inbördes mellan de större orterna som mellan en större och en mindre ort. Uppskattningsvis minst 6 av 10 resor sker mellan en mindre ort och en större ort eller mellan två mindre orter

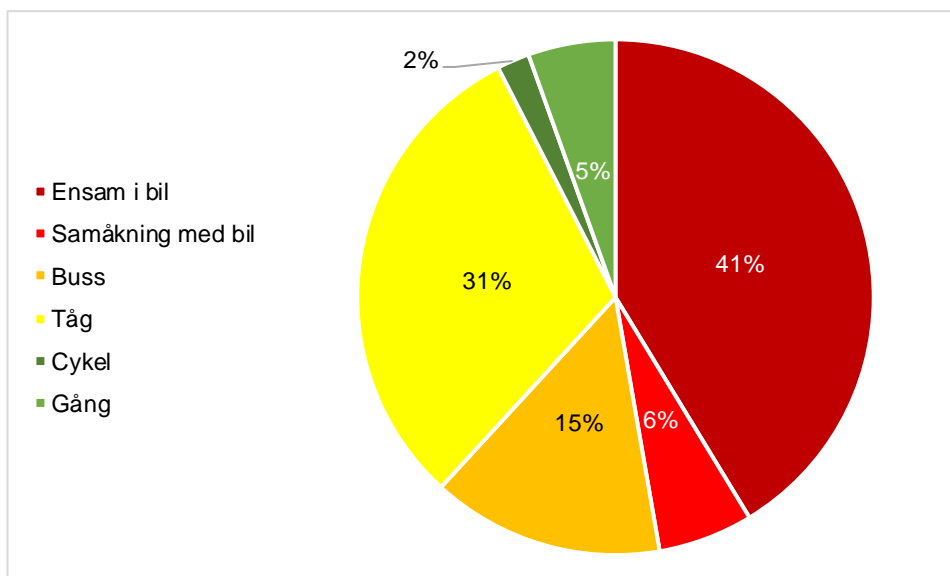
⁴⁹ Norrland har ca 3,3 milj regionala tågresor (Norrståg 1,4 milj, X-tåget 0,5 milj, TIB 0,4 milj och Uppståget 1,0 milj) jämfört med Hallands ca 4,75 miljoner regionala tågresor (Öresundstågen 4,4 milj + Viskadalsbanan 0,15, Krösatågen 0,1 och Västståg på VKB 0,1 milj)

⁵⁰ Trøndelag i tall 2018, <https://www.trondelagfylke.no/contentassets/ee663ed54e2c4545a5eb95df0f6f7e0f/trondelag-i-tall-2018--29okt.pdf>

⁵¹ En webenkät har genomförts inom ramen för detta uppdrag där frågor har ställts till personer som reser i Mittstråket.

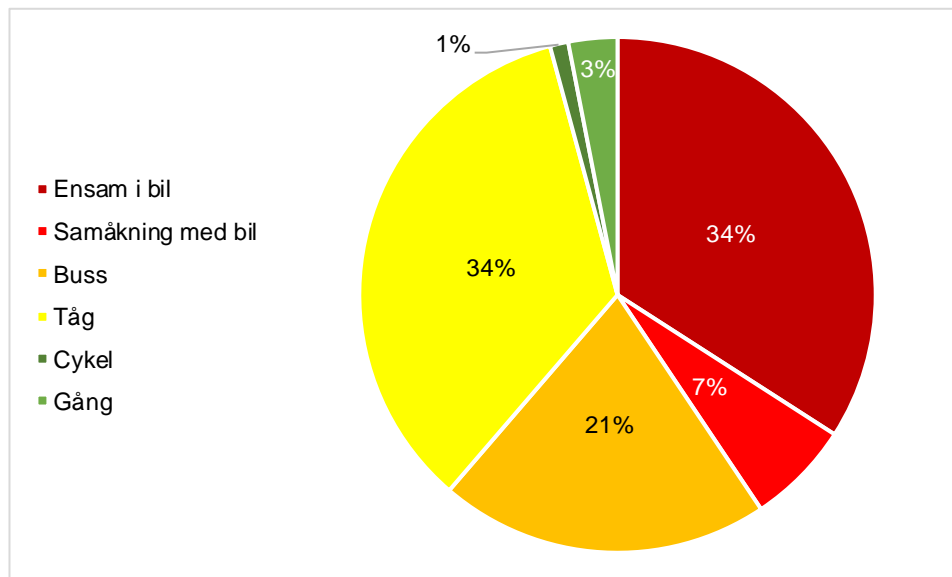
platser har den huvudsakliga arbetsplatsen efterfrågats. Med huvudsaklig arbetsplats menas den plats där respondenten vanligtvis påbörjar och avslutar arbetsdagen.

Färdmedelsfördelningen för samtliga svaranden redovisas i Figur 3-16 och visar på att knappt varannan resa till/från arbetet görs med bil, antingen att man kör ensam i bilen eller tillsammans med andra. Ungefär lika många av resorna görs med kollektivtrafik och enbart knappt var tionde resa görs till fots eller med cykel. De största färdmedelsandelarna är ensam i bil och med tåg. Som synes är den framräknade marknadsandelen en helt annan än vad som framgår i RES 2011-2016. Detta beror på att såväl metod för insamling av data skiljer sig åt mellan RES och webbenkäten samt att de svarande i webbenkäten i högre utsträckning utgörs av befintliga kollektivtrafikresenärer.



Figur 3-16 Färdmedelsfördelning för resor till och från huvudsaklig arbetsplats för samtliga svaranden på webbenkäten. N=643 personer.

För att kunna redovisa färdmedelsfördelning för särskilda grupper krävs minst 200 svar för att den statistiska säkerheten ska kunna fastställas. För webbenkäten är det enbart 200 eller fler svarande för de som har sin arbetsplats i Östersund. Färdmedelsfördelning för denna grupp är relativt lik samtliga svaranden med skillnaden att andelen ensam i bil är något mindre medan andelen bussresor är något större, se Figur 3-17.



Figur 3-17 Färdmedelsfördelning för resor till och från huvudsaklig arbetsplats för de som har sin arbetsplats i Östersund. N=261 personer

Databasen RES 2011-2016⁵² baseras på svar från 757 personer i Västernorrlands län som har gjort 1725 resor samt 426 personer i Jämtlands län som har gjort 987 resor. Färdmedelsfördelningen sett till antal resor presenteras nedan.

Tabell 3-4 Färdmedelsfördelning per län enligt RES 2011-2016

Färdmedel	Västernorrlands län	Jämtlands län
Bil	68%	61%
Buss	5%	4%
Tåg	1%	0%
Cykel	3%	5%
Gång	21%	28%
Annat	1%	2%

I kollektivtrafikbarometern, se mer i kapitel 3.1, finns data för kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandelen baseras på andel kollektivtrafikresor av samtliga resor med motorburen trafik. Denna marknadsandel kan jämföras med färdmedelsandelen för buss och tåg relativt bilen enligt RES 2011-2016, detta för att kontrollera datans tillförlitlighet. Att kollektivtrafikandelen successivt har ökat i båda länen pekar således mot att siffrorna ligger i rätt härad. Norrbottens och Gävleborgs län har adderats för jämförelsebarheten.

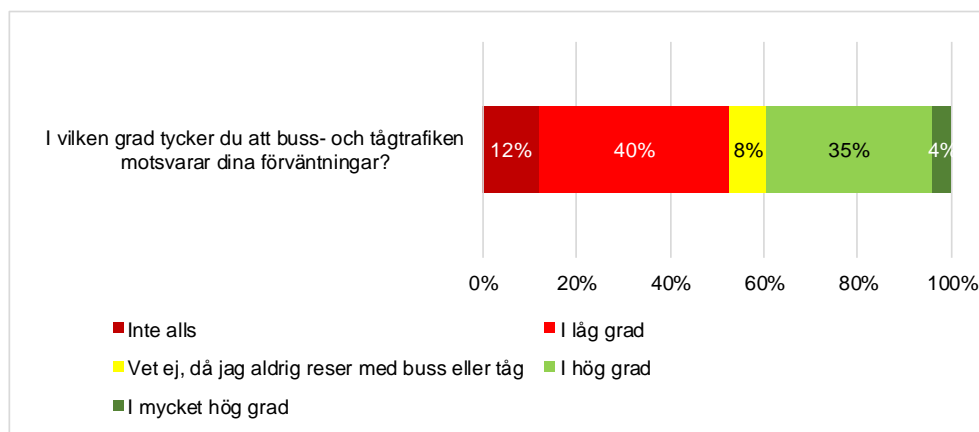
⁵² <https://www.trafa.se/kommunikationsvanor/RVU-Sverige/>

Tabell 3-5 Kollektivtrafikens marknadsandelsandel enligt RES 2011-2016 jämfört med Kollektivtrafikbarometerns marknadsandel.

Län	Marknadsandel enligt RES 2011-2016	Marknadsandel enligt Kollbarometern 2016	Marknadsandel enligt Kollbarometern 2017	Marknadsandel enligt Kollbarometern 2018
Västernorrlands län	8,8%	8%	11%	12%
Jämtlands län	8,4%	10%	12%	13%
Norrbottens län	6,0%	6%	7%	6%
Gävleborgs län	9,9%	12%	15%	16%

Vilken grad som buss- och tågtrafiken motsvarar förväntningar

I webbenkäten fick resenärerna ange i vilken grad de tycker att buss- och tågtrafiken motsvarar deras förväntningar. Drygt hälften, 52 %, anser att kollektivtrafiken inte alls eller i låg grad motsvarar förväntningarna medan 39 % i hög grad eller i mycket hög grad motsvarar förväntningarna, se Figur 3-18 nedan.



Figur 3-18 I vilken grad resenärerna tycker att buss- och tågtrafiken motsvarar deras förväntningar, det vill säga nöjdhet. N=643.

3.3 Slutsatser om Mittstråkets nuläge

- ▶ Stråket har ett relativt bra resandeunderlag och en för kollektivtrafik gynnsam pärlbandsstruktur.
- ▶ Den regionala tågtrafiken är bra, men turutbudet är i underkant. I synnerhet gäller det väster om Östersund.
- ▶ Turutbudsstandarden i förortstrafiken vid Östersund och Sundsvall är god, men renodlade stomlinjer med taktidtabell saknas (flera körvägar förekommer).
- ▶ Bristande samordning mellan tåg- och busstrafiken, vilket gäller såväl tidtabellerna som taxan/biljettpriserna.
- ▶ Busstrafiken är svåröverskådlig med ett mycket stort antal linjer. Den är anpassad för skola och befintliga resenärer, men är för komplex för att attrahera nya resenärer.

3.4 Kartläggning av hur individer vill resa längs Mittstråket i framtiden

Den typ av resa som flest av dagens resenärer i Mittstråket vill använda buss eller tåg för är arbetspendling följt av fritidsresor. Den nationella trenden att fler vill resa med buss och tåg på semester förefaller gälla även inom Mittstråket. Dock skulle inte dagens resenärer vilja resa oftare med buss eller tåg för att hämta och lämna barn, se Tabell 3-6.

Tabell 3-6 Vilka resor skulle du vilja göra oftare med buss eller tåg? N=1486 svar

Typ av resa	Andel som vill resa mer med buss eller tåg
Arbetspendling	26%
Fritidsresor - Idrott, nöje, besök m.m.	20%
Semesterresor	19%
Tjänsteresor	14%
Serviceresor - Inköp, läkarbesök, bankärenden m.m.	10%
Skolresor/Utbildning	8%
Hämta/Lämna barn	3%

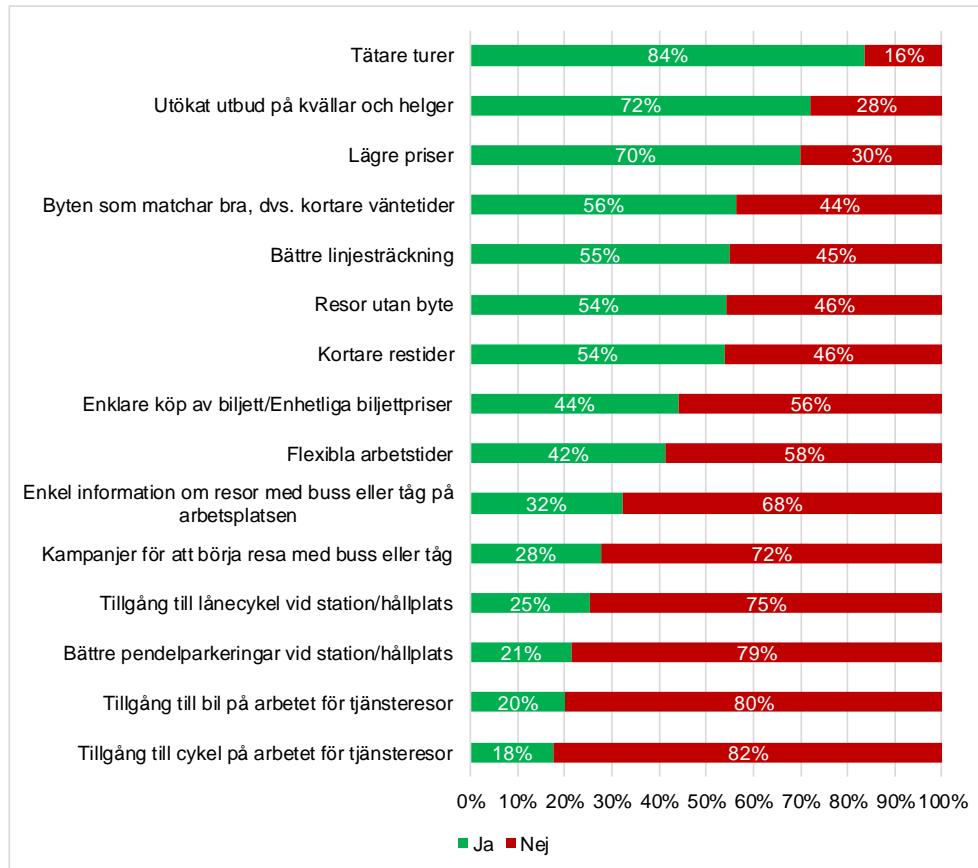
Det främsta skälet att vanebilisten inte reser med buss eller tåg är turutbudet och priset. Andra anledningar som värderas högt som skäl till att inte resa med buss och tåg är bekvämlighetsaspekter, långa avstånd till närmaste hållplats samt lång restid.

De åtgärder som skulle få flest av dagens resenärer att välja att åka buss eller tåg oftare jämfört med idag är enligt dem själva:

- ▶ tätare turer
- ▶ utökat utbud på kvällar och helger
- ▶ lägre priser.

De tre åtgärder som skulle ha minst påverkan på dagens resenärer att välja buss eller tåg är bättre pendelparkeringar vid station/hållplats, tillgång till bil på arbetet för tjänsteresor samt tillgång till cykel på arbetet för tjänsteresor, se Tabell 3-7.

Tabell 3-7 Åtgärder för att dagens resenärer skulle resa med buss eller tåg oftare. N=643 personer.



De platser som flest användare identifierar att pendelparkeringarna behöver förbättras är i Åre, Sundsvall, Bräcke och Stavre.

Förändringsbenägenhet avseende bilanvändning

Färdmedelsval och benägenhet att förändra sitt val av färdmedel för sina resor beror både på möjligheten att resa med olika färdmedel och olika individers vilja att förändra sitt beteende.

I EU-projektet MAX⁵³ utvecklades en modell, MaxSem, som syftar till att beskriva de stadier som en beteendeförändring består av genom att fråga ”Vilket av följande påståenden beskriver bäst din nuvarande bilanvändning och om du har några planer på att försöka minska din bilanvändning?”. Genom analys av svaren på en enda fråga kan personerna i en grupp klassas till ett av följande stadier:

⁵³ <http://www.max-success.eu> (2012-12-10)

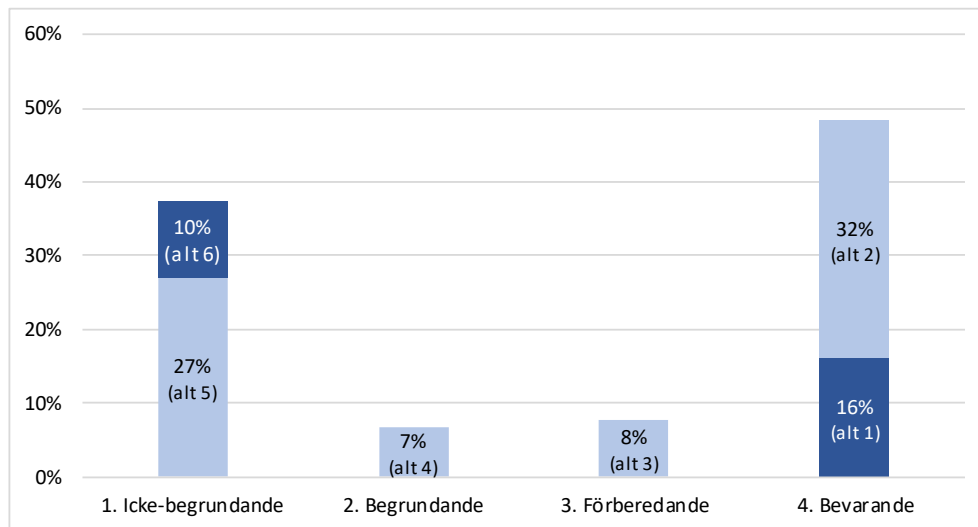
1. **Icke-begrundande stadie:** Personer som kör bil och är nöjda med det eller helt saknar andra alternativ. (svarsalternativ 5 & 6)
2. **Begrundande stadie:** Personer som funderar på att minska sin bilanvändning men är osäkra på hur och när. (svarsalternativ 4)
3. **Förberedande stadie:** Personer som har som mål att minska sin bilanvändning eller som redan provat ett annat färdmedel än bil men det har ännu inte blivit en vana. (svarsalternativ 3)
4. **Bevarandestadie:** Personer som reser på ett hållbart sätt vid majoriteten av sina resor. (svarsalternativ 1 & 2)

Tabell 3-8 Svartalternativ på frågan "Vilket av följande påståenden beskriver bäst din nuvarande bilanvändning och om du har några planer på att försöka minska din bilanvändning?"

Alt 6	Jag kör vanligtvis bil till arbetet. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.	Stadie 1
Alt 5	Jag kör vanligtvis bil till arbetet men vill byta till andra färdmedel. Just nu är det dock inte möjligt för mig.	
Alt 4	Jag kör vanligtvis bil till arbetet och funderar på att prova andra färdmedel. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.	Stadie 2
Alt 3	Jag kör vanligtvis bil till arbetet men jag har provat andra färdmedel eller funderar på att göra det.	Stadie 3
Alt 2	Jag har tillgång till bil men reser övervägande med andra färdmedel. Jag kommer att bibehålla/minska min bilanvändning.	Stadie 4
Alt 1	Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.	

I Figur 3-19 visas vilka stadier avseende förändringsbenägenhet som resenärerna i Mittstråket befinner sig i.

37 % befinner sig i stadium 1, i det så kallade "icke-begrundande"-stadiet, och är den svåraste gruppen att påverka. Knappt hälften, 48 %, befinner sig i "bevarande"-stadiet och anger att de redan i stor utsträckning använder andra färdmedel än bil för de flesta av sina resor. Övriga, 15 %, befinner sig mellan grupperna "icke-begrundande" och "bevarande" och för dessa finns stor potential till ett förändrat bilanvändande.



Figur 3-19 Resenärernas förändringsbenägenhet enligt MaxSem utifrån hur man svarat på frågan "Vilket av följande påståenden beskriver bäst din nuvarande bilanvändning och om du har några planer på att försöka förändra din bilanvändning?"

Färdmedelsfördelningen visar att andelen som huvudsakligen reser med bil till arbetet är cirka 47 % medan andelen resenärer som befinner sig i det icke-begrundande stadiet uppgår till 37 %. Metoden är ett sätt att visa på potentialen kring att vanebilister ska välja andra färdmedel, i detta fall kring sin arbetspendling.

Förändringsbenägenheten bland de resenärer som har sin huvudsakliga arbetsplats i Östersund är ungefär likvärdiga som när alla resenärer i Mittstråket studeras. Andelen som befinner sig i det icke-begrundande stadiet uppgår till 34 %, medan andelen som huvudsakligen reser med bil uppgår till 41 %.

4. Erhållen input från Branschanalysen

En branschanalys har genomförts, utifrån intervjuer med befintliga och potentiella operatörer/trafikansvariga, arrangörer av evenemang, arbetsgivare och utbildningsinstitutioner i både Västernorrland och Jämtland. För att få en bild av hur synen på Mittstråket och utbytet med Norge ter sig har det även hållits en intervju med Tröndelag fylkeskommune.

Intervjuerna har genomförts med syftet att kartlägga hur de ser på förutsättningarna att resa kollektivt i Mittstråket och fånga deras synpunkter på vilka åtgärder som skulle kunna leda till att de i högre grad skulle välja att resa kollektivt.

4.1 Intervjuade intressenter längs med Mittstråket

Följande intressenter längs med Mittstråket har deltagit i branschanalysen.

Besöksnäring

Intervjuer har genomförts med representanter från Jämtland Härjedalen Turism, Skistar, Östersunds FK, STF, Scenkonstbolaget och Estrad Scenkonst.

Trafikföretag

Intervjuer har genomförts med representanter från Länstrafiken Jämtland, Centrala Buss, Norrtåg, Tågkompaniet, Mittbuss och Taxi Åre.

Kommuner

Intervjuer har genomförts med representanter från Ånge kommun, Åre kommun, Bräcke kommun, Östersunds kommun, Sundsvalls kommun och Krokoms kommun.

Regioner

Intervjuer har genomförts med representanter från Region Västernorrland och Tröndelag Fylkeskommune.

Myndigheter

Intervjuer har genomförts med representanter från Tillväxtverket och Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrlands län.

Universitet och utbildning

Intervjuer har genomförts med representanter från Mittuniversitetet.

Näringsliv

Intervju har genomförts med representanter från Permascand.

4.2 Kännedom om dagens kollektivtrafikutbud

Arbetsgivare

Kännedomen om busstrafiken är mer begränsad än tågtrafiken och det finns inte busstrafik i alla orter. Tågtrafiken upplevs generellt erbjuda goda resmöjligheter längs med stråket, men med begränsade pendlingsmöjligheter om man ska resa längre sträckor. Det upplevs även vara svårare att resa över regiongränserna.

Besöksnäring

Besöksnäringen har blandade åsikter när det gäller deras kunders och besökares möjligheter att resa i stråket. Det är viktigt att se Trondheim – Sundsvall som en helhet med förbindelser, dels med tåg, dels med andra färdssätt som komplement. Tidtabellstiderna är en viktig aspekt som flera aktörer nämner. Tåg- och busstiderna är inte anpassade efter eventens tider, vilket gör att det ibland inte är möjligt att åka kollektivt i båda riktningarna. Korta resor är ibland mer svårhanterliga än längre då det inte erbjuds tvärgående förbindelser. Till exempel går det inte att ta sig kollektivt mellan Bräcke och Ragunda, även svårt mellan Åre och Storlien. Det är även svårt för skolungdomar som måste hinna med skolbussarna för att ha en smidig transportväg. När det gäller besöksevent ligger dessa sällan i stationsnära lägen vilket gör att det finns behov av anslutningar till och från stationerna. En annan uppfattning är att det lokalt i de större städerna finns bra utbud med stadsbussar, men att det är svårare att transportera sig om man bor i länets utkanter.

Scenkonstbolaget uppger att det vore roligt att jobba ihop med trafikföretag, och göra teaterpaket tillsammans med tex Norrtåg.

Trafikföretag

Generellt anser trafikföretagen att det är relativt goda möjligheter att resa kollektivt i Mittstråket idag i förhållande till antalet invånare i området. Det går att resa till de flesta orter, men det finns begränsningar i när man kan resa tidsmässigt, speciellt på helgerna. Frekvensen på tågen i öst-västlig riktning och med bussarna som komplement i vissa relationer behöver förbättras. Problematiken ligger i att skapa en kollektivtrafik där buss och tåg kompletterar varandra.

Det finns förbättringspotential till Trondheim och generellt när det gäller de långa restiderna.

4.3 Restider

Arbetsgivare

Restiden i stråket är varierande och kan vara sårbar för yttre störningar. Det är trångt på spåren och en liten störning på något banparti kan ge stora förseningar. Hastigheten längs med banan varierar, som exempel från Ånge upp till Östersund där det är bra spår och sträckan går relativt snabbt. På sträckan med tåg från Ånge till Sundsvall går det däremot långsamt. Där är spåret dåligt med ~~kurvik~~ kurvig bana och nedsatt bärighet på vissa sträckor samt att det är mycket godstrafik och få mötesspår. Tågsträckan blir därför långsam och det går snabbare att ta bilen. Men vid en jämförelse med E14 och biltrafiken är det tvärtom bilvägen till Östersund – Bräcke/Ånge som är långsam medan bilvägen Ånge - Sundsvall är bra. Tåget uppges således främst vara en konkurrent till bilen för resor på delsträckan Ånge - Östersund.

Tågen hade kunnat vara snabbare om de var av nyare modell, men det anses ändå vara helt acceptabla restider. Snabbtåg till Östersund för arbetspendling hade varit önskvärt för att höja attraktiviteten. Generellt anses tågen erbjuda acceptabla restider, medan busstrafiken har alltför långa restider för att vara attraktiv.

Trøndelag Fylkeskommune

Restiden Trondheim – Östersund skulle behöva reduceras kraftigt för att vara riktigt attraktiv. Helst skulle restiden reduceras med en timme för hela sträckan Trondheim – Östersund och restiden till Åre skulle behöva reduceras med en halvtimme. Det elektrifieringsprojekt som ska genomföras på Meråkerbanen med start år 2020 görs främst av miljöskäl och för att skapa möjlighet till genomgående eldrivna tåg Trondheim – Östersund. Det kommer dock inte leda till några större restidsförkortningar då själva banan fortsatt kommer ha en låg banstandard. Däremot kan uppehållstiden i Storlien förkortas när man slipper byta tåg där vilket leder till viss restidsförkortning.

Besöksnäring

Om restiderna skulle kunna kortas ned vore det en stor fördel. Men det är svårt med de avstånd som det är, och det stora antalet stopp som krävs för att täcka hela området. Fler snabbtåg hade varit önskvärt, men man ser också problematiken som finns. Många obehagade korsningar på den svenska sidan är ett problem och också elektrifieringen av Meråkerbanen, på den norska sidan, som egentligen skulle ha inletts redan men som har blivit försenat.

Trafikföretag

Restiderna anses vara för långa för att vara ett attraktivt alternativ. Restiden med tåg skulle behöva sänkas till exempelvis under en timme Ånge-Östersund och Ånge-Sundsvall. Bussen Ånge-Sundsvall tar idag 2 timmar och 20 minuter, vilket är för lång tid för pendling. Det anses vara dålig synkning mellan trafikslagen vilket gör att väntetiderna och således också restiderna blir för långa.

Restiderna påverkas av att det är enkelspår och många möten och plankorsningar. Spåren skulle kunna rustas upp för högre hastigheter. Det finns många farliga

plankorsningar som ska åtgärdas efter flera incidenter, vilket skulle kunna höja hastigheten. I dagsläget är hastigheten ca 120 km/h, men det vore önskvärt med 180 km/h. Det finns några platser i systemet som sänker hastigheten rejält. Det är bland annat runt Stöde där det är en lång 70 km/h-sträcka.

Problematiken ligger i att tågen stannar vid flertalet mindre stationer, vilket påverkar restiden. Vissa snabbturer Sundsvall – Ånge – Östersund skulle kunna vara ett alternativ, men att hålla landsbygden vid liv är också viktigt vilket skapar en problematik. I dagsläget täcker busstrafiken stora delar av småorterna som inte tågtrafiken når. För att få effekt gentemot bilen skulle ett betydligt snabbare alternativ behövas. Centrala buss har som målsättning att kollektivtrafiken skall erbjuda en restidskvot på 1,5 relativt bilen.

4.4 Turutbud

Arbetsgivare

Det är spridda åsikter om kollektivtrafiken tillgodoser de anställdas behov av resor. De flesta anser att det är både och, då de flesta anpassar sig efter tidtabellerna och så länge kollektivtrafiken stannar på alla stationslägen är pendling möjlig. Det är svårare för dem som inte bor i anslutning till stationerna längs med Mittstråket, där kollektivtrafiken inte fungerar bra. Lokaltrafikmässigt finns det ett behov av mer tillförlitlig trafik då det ofta är inställda turer. Ibland behöver bil hyras för att det inte passar med tågtider.

Utbudet hos kollektivtrafiken är viktig ur flera aspekter anser arbetsgivarna. Det är en grundförutsättning för rekrytering och för att få folk att stanna kvar. Att personen inte ska behöva ha en egen bil är viktigt. Med avstånden i regionen måste pendling fungera. Att minska restiden är viktigt samt att det är driftsäkert. Bra utbud av kollektivtrafik är en viktig tillväxtfaktor för kommunerna i området.

Det är också viktigt ur ett stadsutvecklingsperspektiv hos kommunerna som arbetar med hållbarhetsarbete och för att frigöra ytor till annat än parkering. Det är också viktigt ur ett folkhälsoperspektiv att erbjuda ~~förespråka~~ hållbara färdssätt. I arbetet med att minska klimatpåverkan för tjänste- och arbetsresor är det en viktig fråga med tillgång till kollektivtrafik för att nå miljömålen med fossilbränslefritt år 2030 (Östersund).

Åsikterna från arbetsgivarna när det gäller turutbudet skiljer sig åt. Många anser att det generellt är bra sett till sträckan och resandeunderlaget, men med tanke på stråkets roll för arbetspendlingen är turutbudet bristfälligt. Det är en viktig pendlingssträcka, men turutbudet är inte tidsmässigt anpassat efter att kunna arbetspendla. Till exempel mellan Sundsvall och Östersund, där många reser dagligen, går det ett tåg kl 8 från Sundsvall som är framme i Östersund kl 10:30. Sedan går tåget tillbaka klockan 16:30, vilket gör att antalet timmar på arbetet blir för få. Det finns även önskemål om fler ankommande och avgående tåg från några av de mindre orterna längs med stråket. Det anses också viktigt att inte tidtabellerna förändras för mycket, då många planerar övriga delar av livet utifrån pendlingen. Vid semesterresor funkar turutbudet bra.

Trøndelag Fylkeskommune

Det är begränsad trafik över landsgränsen. Trafikutbudet uppgår till två dagliga tågförbindelser där tågbyte sker i ~~vid~~ Storlien. Turutbudet bedöms vara tillräckligt sett till resandet. Norrmän har intresse av att resa till Östersund och Åre, särskilt vintertid, för turiständamål.

Besöksnäring

Aktörerna inom besöksnäringen anser att Mittstråket har de bästa möjligheterna för kollektivt resande jämfört med resten av länet. Men det finns förbättringspotential, och främst för delsträckorna som inte täcks av snabbtåg. Det finns bara ett snabbtåg om dagen Östersund – Ånge och sedan svänger turen ner söderut, annars gäller byte i Sundsvall. Samtidigt finns förståelsen för de låga befolkningstalen. Men vid en större koppling mot Trondheim och smidigare byte i Storlien finns potential.

Uppfattningen är att det ofta är väldigt fullt, vilket är bra. Men turutbudet och avgångstiderna behöver utvecklas.

Trafikföretag

Åsikterna angående turutbudet är splittrat där några av trafikaktörerna anser att det är bra nog med tanke på förutsättningarna, medan andra anser att det är begränsat och att det hindrar folk att välja kollektivtrafiken. Centrala Buss menar att resandet med buss ökar.

Förslag på förbättringar som nämnts är tätare avgångar mellan Östersund och Åre, eftersom Åre växer, samt Östersund – Trondheim. Mellan Östersund och Åre är det idag fem dubbelturer med tåg, men det kommer förhoppningsvis ske en turutbudsökning där. Mellan Sundsvall och Östersund bör man sträva efter timestrafik. På den norska sidan påverkar den eventuella elektrifieringen. I dagsläget är det två dubbelturer mellan Duved-Trondheim, men det kan bli tre.

4.5 Komfort

Arbetsgivare

Resstandard och komforten med både tåg och buss anses vara bra. Däremot upplevs brister med internetuppkoppling samt mobiltäckning. Det är svårt att motivera att de anställda ska arbeta på tåget när tekniken fungerar mindre bra. Det finns inte heller platser att sitta och prata ostört. Kanske går det att utveckla någon typ av telefon- eller arbetsbås? På bussen anses det vara svårt att arbeta på grund av att sätena är alltför tätt placerade.

Besöksnäring

När det gäller komforten har besöksnäringen skilda åsikter. En del tycker att komforten är låg eftersom det är de äldsta vagnarna som används, att det är låg standard i tågupéerna och att det finns säkerhetsmässiga brister i form av avsaknad av takfönster på vissa av bussarna. Medan andra anser att tågen är som vilka regionala tåg som helst. Jämtland Härjedalen Turism arbetar med att få igång nattågstrafiken året runt igen och har en diskussion med SJ angående det.

Trafikföretag

Trafikföretagen anser att standarden på tågen generellt är tillräckligt bra med hög komfort, restaurangvagn och internetuppkoppling. Tågen är i bättre skick än i andra stråk, däremot kan stationerna behöva ses över.

Problemet är snarare ban- och vägunderhåll för att hantera den dåliga ban- respektive vägstandarden. Även saltning för vinterunderhåll har blivit bättre i stråket vilket gör att trafiken blir mer pålitlig med en bättre fungerande halkbekämpning. Men bussarna som inte enbart kör längs E14 utan även längs mindre vägar har fortfarande problem. Bussarna har god komfort men alla är ej tillgänglighetsanpassade, vilket kan vara ett problem.

4.6 Förutsättningar att bedriva kollektivtrafik i Mittstråket ur ett trafikperspektiv

Förutsättningarna anses vara relativt goda. Några uppger att det är svårt med lågt turutbud och utspridd befolkning samt banans brister då det huvudsakligen är enkelspår, stora vinterstörningar, många plankorsningar och underhållet av infrastrukturen. Men förutsättningarna är i övrigt goda med bra samarbeten och avtal. En aktör uppger att det saknas ekonomiska medel för att ha den mängd trafik som vore önskvärt.

Infrastrukturstandard

Standarden på både väg och järnväg anses vara dålig. Väginfrastrukturen är under all kritik på många ställen och när hastigheterna sänks och det byggs mittseparering slår det hårt mot områdena längs med stråket. E14 förbättras succesivt, men i allmänheten är standarden och trafiksäkerheten låg. Snöröjning och halkbekämpning är två identifierade problem för busstrafikens framkomlighet. Saltningen av vägarna har gjort det enklare. Generellt är det bristande underhåll som gör att vägstandarden går ner.

När det gäller tåginfrastrukturen är den på vissa sträckor alldeles för låg, vilket leder till längre restider och ökad förekomst av förseningar. Det genomförs förbättringar på spåret, men på flera ställen måste tågen gå ner i fart då det är kurvigt, många plankorsningar och enkelspår. Det är också vanligt förekommande med träd som faller över spåren och växelproblem som skapar onödiga förseningar med orsaker som tågoperatören inte kan råda över. Infrastrukturen står för cirka 70 % av alla förseningar. Det upplevs generellt vara otillfredsställande att det inte finns någon standardnivå.

Exempel på sträckor som har väldigt låg standard, och där sträckan tar lång tid, är Ånge-Sundsvall. Det är 2,8 mil runt Stöde där hastigheten endast är 70 km/h, vilket innebär att den sträckan tar dubbelt så lång tid. Ånge – Östersund är helt acceptabel med tåg, men samma sträcka för vägtrafiken är oacceptabel.

Framöver behöver hänsyn tas till elektrifieringen och det ökade behovet av el-laddning i stråket, både för privatbilar och busstrafiken.

Gränsöverskridande trafik

Det är bristfällig busstrafik mellan länen som går att utveckla. Som exempel går det inte idag att resa mellan Medelpad och Jämtland, vilket skulle kunna öppna upp för mer trafik i stråket. Mer samarbete med Trondheim och Trøndelag fylkeskommune där det finns stora utvecklingsmöjligheter är önskvärt.

Norrtåg anser att det generellt finns en stor potential i Mittstråket, trots att det finns begränsningar i och med infrastrukturer och underhållet. Det är en relativt bra konkurrenssituation och de ska försöka engagera sig ännu hårdare i att försöka utöka resandet på sträckan. De uppger vidare att de har en bra dialog med Trøndelag som i högsta grad är berörda av det här.

Dialog med kollektivtrafikmyndigheter

Kontakten med kollektivtrafikmyndigheter anses fungera bra och aktörerna uppger att de har ett nära samarbete och en öppen dialog. En aktör uppger att det är de som trafikoperatörer som bör utnyttja kontakterna mer, och att det är viktigt med samarbete kring tidtabeller för att undvika parallell trafik. Samverkan kring matarbussar från stationer/flygplats skulle kunna bli bättre. I övrigt anser de att det kan vara lite konservativt, men det finns också förståelse för att ekonomin begränsar.

Synpunkter på nuvarande utformning av trafikupphandling

Här beskrivs kortfattat de olika aktörernas syn på dagens trafikupphandlingsutformning. Åsikterna skiljer sig i vissa fall i hög grad mellan aktörerna varför synpunkterna här beskrivs samlat för respektive aktör.

Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrlands län

I grunden är dagens trafikupphandling olycklig. Priset på nuvarande Norrtåg är för högt för resenärer, framförallt på enkelresor. I grunden ska man ha produktionsavtal. Tjänstekoncession har genererat priser som är väldigt höga, vilket kan bidra till att resenärer väljer bilen istället.

Länstrafiken Jämtland

Anser att lagstiftningen går att rätta sig efter, men att överprövningar är ett problem. Branschen efterfrågar inte bara lägsta pris i upphandlingar. De vill välja in kvalitet och mervärden, men risken är då att få långa överprövningar med domstol etc, vilket gör att det slutar med att allt handlar om pris ändå.

Länstrafiken vill ha en modell med mervärden och kvalitetsbegrepp utan att behöva ha överprövningar. Där det är få resenärer är det svårt att ha incitamentsbaserade avtal, det behövs nog produktionsavtal (bruttoavtal) i sådana lägen.

Tågkompaniet

Det ser olika ut i olika delar av Sverige. X-trafik har bruttoavtal som inte ger Tågkompaniet några biljettintäkter, medan det i Norrtågs trafik genereras intäkter från enkelbiljetter och delvis även från periodkort. Det är ett mycket bra upplägg som ger operatörer incitament för att jobba för att få fler passagerare och

resenärer som åker. Det finns vissa begränsningar, t ex om kommuner kräver att det ska köras där det är dålig trafikekonomi, men i de fallen får trafikföretagen kompensation. Det finns möjlighet att tjäna pengar, vilket ger incitament till att göra ett bra arbete.

Norrtåg

Det finns både för- och nackdelar med upphandlingsmodellen, men generellt är vi nöjda. Huvudpoängen är ju, med tjänste-koncession, att operatören sätter priser och att operatören får en tydlig roll som liknar marknadssituationen. Man kan se effekterna av det man gör i relation till kunden, vilket påminner om en kommersiell situation. Operatören är inte bara ett bemanningsföretag utan en aktiv part. Nackdelen är att man haft svårigheter att jobba med priset så att det blir det tryck på efterfrågan som man önskar.

Grunden för trafikupphandlingarna är bra, men det kan finnas en risk att man inte förstått det helt och det kan slå snett med priset eller informationsförmågan.

Mittbuss

Själva upphandlingsmodellen är ganska okej idag. Det har gjorts ganska många incitamentsbaserade avtal i Sverige och då måste länstrafikbolagen vara beredda på att släppa allt som kundhantering, prissättning och turlistan och istället låta trafikföretagen ta hand om det. Mittbuss anser att politiken har ett för stort fokus på tåg, och att det inte verkar styras av någon kostnadseffektivitet. De uppger att när det gäller miljö och fossilfrihet är det visat att det är bättre att köra bussar än tåg med de alternativa drivmedel som finns på marknaden. Det finns ett behov av att fundera över vilken trafik man kan få om man lägger större vikt på kostnadseffektivitet. Det skulle kanske gå att ha halvtimmestrafik hela dagen som kostar mindre än tåg. Tåg och buss behöver ställas mot varandra oftare.

Centrala buss

Centrala buss anser att det är för långa löptider på avtalen. Det kommer från att trafikföretagen behöver ha långa avtalstider så de får ner priser och kan skriva av fordonen, men problemet är att upphandlande myndigheter ställer så specifika krav på fordonen. Hade de ställt krav på "vanliga" bussar hade de varit säljbara i slutändan. Kortare avtalstider är bättre när samhället nu kommer in i en omställning av trafiksystemet och ska gå mot ett mer hållbart transportsystem. Istället för 10-åriga trafikavtalen förespråkar de att det är bättre att testa sig fram. Avtalstiden och kraven på fordon behöver ses över, och det kommer inte bli någon prisskillnad. Det kommer inte bli sämre fordon, men fordonen blir mer omställningsbara.

Förbättringar hade utifrån regionens perspektiv varit kortare avtalstid och fler trafikområden, så att regionen kan ha olika lösningar. Då har man lättare att hitta framtidens lösningar för trafiksystemet. Dela upp regionen i 3-4 områden, testa olika drivmedel i form av gas, el, etanol etc. Då kan man testa hur man på bästa sätt ska möta framtiden.

Taxi Åre

Taxi Åre anser att alla upphandlingar inte är anpassade efter dagens samhälle. Det märks bland annat på bussupphandlingarna som gjordes för 40 år sen, där en busslinje kan vara ett arv från forntiden där bussen bestämmer när den ska gå och du som resenär får rätta dig efter det. Taxiverksamheten är tvärtom. Följden med linjetrafik, mellan orter, blir att det går många tomma stolar (i värsta fall bussar), ifall det är upphandlat att den ska gå 3 gånger om dagen.

Man kan lösa det genom anropsstyrning av trafiken där resenären på förhand får uppge när de behöver en resa. Då anpassar man volymen efter efterfrågan och det behöver inte köras lika många bussar, vilket leder till mindre miljöpåverkan och mer effektivt resursutnyttjande.

Vad skulle krävas för att trafikföretagen skulle vara intresserade av att bedriva kommersiell trafik i Mittstråket?

Det viktigaste är att det finns ett underlag med resande så att det är lönsamt att trafikera sträckan. Ingen skulle trafikera en sträcka om det var en ren förlustaffär. En del aktörer tror att en viss form av kommersiell trafik kan tillkomma, men då måste kundunderlaget öka. Vid högre resandevolymer kan samordningseffekter uppstå och priset sänkas, vilket kan göra att affären går ihop. En annan viktig förutsättning är att restiden minskas så att tåg och buss blir konkurrenskraftigt till bil. Detta förutsätter i sin tur förbättringar av väg- och banstandard.

Tågkompaniet nämner att de gärna vill börja köra mer skidståg, exempelvis Skid-skytte-VM-tåg som är kommersiella turer med abonnerade tåg som körs Sundsvall-Östersund där inträdesbiljett till eventet är inkluderat i biljettpriset.

Centrala buss uppger att likvärdiga villkor är en förutsättning där staten slutar skattesubventionera tågen eller ger busstrafiken samma skattesubvention.

4.7 Vad skulle krävas för att fler skulle resa kollektivt?

Arbetsgivare

Det arbetsgivarna främst lyfter är möjligheterna att kombinera arbete med pendling på ett smidigt sätt. Detta förutsätter både högre turtäthet och anpassade tidtabeller så att det går att pendla och arbeta en full dag. Fungerande internetuppkoppling och bättre komfort i tågen gör att tiden kan användas till arbete på ett effektivare sätt vilket kan öka attraktiviteten med tåget.

En annan aspekt är att det skulle behövas snabbare och mer tillförlitliga tågtransporter samt tågresmöjligheter på fler orter och åt flera håll, t ex mot Norra Stambanan, en koppling som inte finns idag. Pendlarkortet borde också gälla för samtliga trafikslag och bolag så att resenären kan välja och ha mer flexibilitet i sitt resande. Driftsäkerheten är bristfällig och den låga tillförlitligheten skapar en osäkerhet kring pendlandet, speciellt tillsammans med bristfällig information kring förseningar, vilket påverkar resenärens val. Även priset är en faktor som påverkar valet att åka kollektivt istället för med egen bil.

Pendlarparkering är en annan faktor som nämns, samt att människor måste våga prova, då många tror att kollektivtrafiken fungerar sämre än vad den gör.

Besöksnäring

Besöksnäringen lyfter framförallt förbättrad turtäthet, både för tåg och buss, ökad tillgänglighet och bekvämlighet som faktorer som kan öka det kollektiva resandet. Dagens tågtrafikutbud är anpassat efter arbetspendling, men det finns potential att öka turismen i regionen med fler avgångar och högre kvalitet även utanför pendlingstid. Det ska vara enkelt att resa och det måste finnas möjligheter till byten mellan trafikslagen. Exempelvis lyfts behovet av transfer till utlandsflyg via Trondheims flygplats Værnes som en potential att öka turismen till Jämtland.

Det identifieras också att det tar tid med en omställning till ökad kollektivtrafikandel. Människan idag är bekväm och har fokus på tid. Kommunikationen måste också bli bättre. Det gäller information om tidtabeller, bytesmöjligheter och att det tydligare marknadsförs när det sker förbättringar.

Trafikföretag

Restidskvoten behöver förbättras, då det är svårt att få pendlingen konkurrenskraftig idag. Det behöver finnas ett bra turutbud med exempelvis Norrtåg tillsammans med direktbussturer som komplement. Högre turtäthet och samordning mellan trafikslagen krävs också för att hantera problemet med ”det finns ingen resa som passar just mig”. Speciellt på sträckan Östersund – Sundsvall skulle restiden behöva minska och att det skapas starkare stråk för pendlare. Det krävs också arbete med pendlarkort och vilka produkter som kan erbjudas till resenärerna. Prissättningen behöver bli tydlig, enkel och lockande. Trafikföretagen har även börjat arbeta med paket för turister och även tågsemestermarknadsföring. Att arbeta med Mittstråket som turiststråk har potential.

Det är viktigt att det finns ett intresse av att pendla kollektivt från de som arbetar i stråket. Att arbete görs med pendlare och testresenärer med exempelvis marknadsföring av produkten tåg som miljövänlig och hållbar och som ett alternativ till flyget. Från Östersund och söderut finns mycket att arbeta med för att resenärerna ska välja tåget istället för flyget.

Det kommer att ta tid att få ner pendlingen till under en timme. Det är omöjligt med buss och för tågtrafiken kräver det många åtgärder. Om utbudet och priset är bra samt om tågen och bussarna samverkar med varandra, kommer fler att resa kollektivt. Men kommer detta att motivera de investeringar som krävs? Det är trafikföretagen tveksamma till.

4.8 Uppmuntran från arbetsgivare till resor med tåg och buss

När det gäller att uppmuntra de anställda till att resa kollektivt är det blandade insatser hos arbetsgivarna. Det finns ambitioner om att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik till och från arbetsplatsen samt för tjänsteresor. Flexibla arbetstider tillämpas på många håll, hjälp och stöttning ges till personer utan körkort och personliga reskort gör det smidigt att resa.

Region Västernorrland har haft ett treårigt projekt som heter ”Hållbara resor” i samverkan med Länsstyrelsen, Trafikverket och flertalet kommuner i länet med bland annat aktiviteter och tävlingar för att nyttja kollektivtrafik till och från

arbetet. De har även miljöutbildningar för medarbetare där det informeras om att resa kollektivt till och från arbetet, hur möjligheterna ser ut och hur resandet kan underlättas. Andra initiativ, i bland annat Östersunds kommun, är riktade insatskampanjer som Vintertramparna och Cykelkampen som innefattar både invånare och anställda.

Kunskap om anställdas pendlingsvanor

Det har inte genomförts många resvaneundersökningar för de anställda i regionen. Men den generella uppfattningen är att många åker bil eller tåg. Östersunds kommun har gjort en resvaneundersökning för anställdas tjänsteresor och pendlingsresor (2016/2017) som visar att 60% av de anställda pendlar med bil. Rapporten visar också att arbetspendlingen står för 75 % av den totala reslängden och 78 % av organisationens totala koldioxidutsläpp. Resor med bil står för 96 % av utsläppen från pendlingsresor.

Mittuniversitetet uppger att parkeringssituationen är svårhanterlig med platsbrist så de flesta åker kollektivt eller samåker.

Tillgång till parkering/Bilpool/tjänstebil

Generellt är det inte gratis parkering hos regionens stora arbetsgivare, förutom i Ånge där all parkering är gratis och hos Permascand. Vissa orter har gratis pendlarparkering.

Möjligheten till tjänstebil är väldigt begränsad och endast tre aktörer har uppgett att någon enstaka har tillgång till tjänstebil. Samtliga kommuner har bilpool med flertalet bilar som kan användas i tjänsten. Även Regionen använder bilpool, men inte Tillväxtverket eller Permascand.

Arbetsgivare uppger vidare att det skulle vara intressant med kombinerad mobilitet – någon slags tjänst för samåkning – bilpool – eller andra resetjänster.

Flexibla arbetstider samt möjlighet att arbeta hemifrån

Generellt uppger arbetsgivarna att det inte finns några uttalade avtal om förmåner för pendlare, utan det är upp till varje chef att bedöma situationen för varje enskild medarbetare. På vissa orter, där det är svårt att rekrytera, erbjuds möjlighet att inräkna restid som arbetstid för att göra det mer attraktivt. En kommun kollar på en kompetensförsörjningsplan där möjligheten att restid ska räknas som arbetstid, flexibla arbetstider och arbete från annan plats ses över.

De flesta arbetsgivare har flextid och medarbetare kan vid enskilda tillfällen välja att arbeta hemifrån efter överenskommelse med chef.

Resepolicys

Alla intervjuade arbetsgivare blev tillfrågade om de har någon resepolicy inom företaget, och nedan följer en sammanfattning av hur dessa är formulerade, med avseende på resor i tjänsten, färdmedelsval samt resor med bil. Gemensamt för så gott som alla resepolicyer då det gäller resor i tjänsten är att resandet ska ske så miljöanpassat och kostnadseffektivt som det är möjligt, samt att möjligheten till att utnyttja telefon- eller videoutrustning för möten alltid skall prövas först.

Gällande färdmedelsval skriver alla kommuner att vid kortare resor inom kommunen skall alltid gång, cykel eller buss prioriteras. Vid längre resor gäller tåg som förstahandsalternativ och därefter hyrbil och om möjligt samåkning. Gemensamt är också att de flesta resepolicyer uppger att resor med flyg skall motiveras och oftast stämmas av med respektive chef. Region Västernorrland, Tillväxtverket och Mittuniversitetet förespråkar tåg som förstahandsalternativ, eller buss i de fall det är möjligt.

Om resor med bil behöver göras, ska bilar som arbetsgivaren äger användas i första hand, enligt kommunernas resepolicyer. Möjligheterna till samåkning skall också alltid prövas. Egen bil får endast användas i undantagsfall. Mittuniversitetet framhåller att bilresor i första hand skall undvikas till förmån för kollektivtrafikresor om möjligheten finns, alternativet till detta är hyrbil och egen bil endast efter överenskommelse med chef. Region Västernorrland skriver att resor med kollektivtrafik ska väljas framför bil.

Resor till och från jobbet omfattas inte av någon resepolicy, med undantag från Sundsvalls kommun, där det uppges att förvaltnings- och bolagschefer ansvarar för att verka för en miljöanpassning, bland annat genom positiva incitament för att uppmuntra till resor med gång, cykel eller kollektivtrafik.

4.9 Förbättringar av kollektivtrafiken kan stärka besöksnäringen

Förbättrad tillgänglighet för både besökare och anställda

För besöksnäringen skulle det kunna innebära fler besökare om det fanns en förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik. Speciellt vid evenemang i mindre orter, och kanske skulle förbättrad tillgänglighet kunna skapa förutsättningar för att ha mer evenemang i mindre orter istället för att försöka centrera det till de större orterna. Det skulle även underlätta för personalen att slippa vara hänvisad till resa med bil. Det är viktigt att kommunicera och paketera tillsammans, skapar erbjudande som är fördelaktiga och attraktiva för invånare i stråket. Även transfer för flygresenärer är viktigt för transport av turister vidare till Jämtland, och där har tåget en viktig roll.

Det är viktigt att arbeta med samtliga trafikslag för att titta på tillgängligheten och hur man kan möta kundernas önskemål. Det gäller att inte titta på ett trafikslag i taget utan se det som ett samlat system.

Det är även viktigt med kopplingen till Norge för att nå fler kunder och målgrupper. Frågan är där hur den kopplingen ska fungera. Det är viktigt att man ser vidare till andra stråk. Det är även viktigt med elektrifieringen av Meråkerbanansom ska ske på den norska sidan. Där är det viktigt för oss att hålla uppe trafiken och efterfrågan.

Evenemangstrafik

Samtliga aktörer inom besöksnäringen anser att det behövs extra transportmöjligheter vid evenemang. Det kan vara dedikerad evenemangstrafik så att många, speciellt äldre, kan ta sig till evenemanget, men också för att minska biltrafiken.

Vid stora evenemang kan det vara svårt med parkeringsmöjligheter och om det skulle finnas transfer på annat sätt skulle det bli lättare för både arrangörer och besökare. Det behöver inkluderas i tidiga skeden för att undvika att det nedprioriteras på grund av tiden. Ett exempel på det är nu vid Skidskytte-VM där det var problematiskt med transporterna. En annan aktör uppger att det ibland har behövt hyras in egna bussar till evenemang. Där hade det varit positivt med samverkan med exempelvis Norrtåg.

Generellt är det få arrangörer som inkluderar resan i biljettpriset. Under Skidskytte-VM fanns en paketlösning, men det var genom att chartra egna bussar. STF uppger att det finns samarbete med Snälltåget på någon av orterna där de är verksamma.

Jämtland Härjedalen Turism uppger som exempel ett stort evenemang sommaren 2020 i Ragunda som kommer vara en stor turistattraktion. Dit hade de velat erbjuda resor från de olika kommunerna i länet. Det är ett regionalt uppdrag där de ska nå hela regionen, och det är därför viktigt att även övriga medborgare har möjlighet att ta sig dit.

Skistar är positiva till att hantera dagsskidåkning som ett evenemang så att tiderna kan anpassas så att man kan åka kollektivt från exempelvis Sundsvall, Östersund och Trondheim utan att det blir ett för stort projekt.

Besöksnäringens marknadsföring av kollektivtrafiken

Tåg och buss är de vanligaste resealternativen som marknadsförs som alternativ till bilen. Även nattåg och flyg marknadsförs. Exempelvis direktflyg med Easyjet och samarbete med Swedavia. Det finns även Musikbussen som går från en destination direkt till konserthuset. Det har tittats på en lösning tillsammans med Länstrafiken, men det blev för krångligt. Marknadsföringen sker främst på den egna hemsidan där olika resealternativ presenteras.

4.10 Reflektioner från Branschanalysen

Bristande koppling Sverige – Norge

Besöksnäringen är tydlig med att det är viktigt att se Trondheim – Sundsvall som en helhet med förbindelser, dels med tåg, dels med andra färdssätt som komplement. En brist som lyfts är exempelvis kopplingen Vaernes flygplats – svenska fjällen vilket skulle skapa bättre förutsättningar för långväga turister att skidsemestra i fjällen. Bristen består i att turutbudet med tåg från Hell till Sverige endast uppgår till två förbindelser per dag. Som jämförelse erbjuder Trönderbanen tågförbindelser varje timme till Trondheim och därtill finns flygbuss. Dessa tåg avgår från en tågstation som ligger i direkt anslutning till flygplatsen medan resor utmed Meråkerbanen till bl a Sverige förutsätter anslutande buss- eller tågresa, alternativt ca 1,7 km gångavstånd till Hell stasjon.

Turutbudet i Mittstråket är vidare inte anpassat för att möjliggöra kollektiva resor till/från event. Detta kan konkret innebära att turutbudet endast medger resa med

tåg/buss ena resvägen medan det saknas resmöjlighet för hemresan på kvällen/helgen.

Möjligheter till samarbeten med besöksnäringen

Det faktum att Scenkonstbolaget uppger att det vore roligt att jobba ihop med trafikföretag, och exempelvis göra teaterpaket tillsammans med t ex Norrtåg visar på att det finns en vilja hos besöksnäring för utökat samarbete. Även Skistar har nämnt att de ser en stor nytta av samarbete med kollektivtrafikaktörerna. Då detta lyfts även från trafikföretagen bör det finnas en god potential för att få fram attraktiva erbjudanden till resenärerna. Som exempel kan ju nämnas Inlandsbanan som utöver att sälja sina egna biljetter även säljer bl a flera paketresor i samarbete med hotell, Hurtigruten, Jokkmokks marknad⁵⁴. Det bör finnas liknande möjligheter i Mittstråket.

Förbättrade restider och ökat turutbud

Samtliga intervjuade aktörer har lyft att restiderna i stråket behöver förbättras, inte bara för arbetspendling utan även för fritidsresor. För resor Östersund – Trondheim är det en kombination av få reseförbindelser och långa restider vilket resulterar i ett svagt resande. Men även för övriga delar av Mittstråket innebär kombinationen av långa restider och få reseförbindelser att förutsättningarna att resa med tåg eller buss blir begränsade. Detta gäller särskilt på kvällar och helger där exempelvis bussutbudet helgtid är väsentligt sämre än på vardagar och flera linjer helt saknar trafik. Det senare är sannolikt en följd av att linjerna i första hand är planerade för skolungdomar. För att locka nya resenärer skulle linjenätet för busstrafiken behöva ses över.

För att locka nya resenärer till tåg- och busstrafiken bör följande åtgärder övervägas:

- ▶ Det faktum att det generellt finns en mindre kännedom om busstrafiken indikerar att informationskampanjer och marknadsföring skulle kunna resultera i fler resenärer. Men då krävs det också en bättre produkt att saluföra.
- ▶ Linjer som idag innehåller flera linjevarianter behöver dock rationaliseras till entydiga linjesträckningar så att det blir lättare för resenären att förstå hur hen kan resa.
- ▶ Turutbud behöver erbjudas inte bara i skolpendlingslägen utan även möjliggöra för arbetspendling i högre grad.
- ▶ Turutbud bör erbjudas i de tyngre stråken även helgtid.
- ▶ Busstrafiken bör samordnas med tågtrafiken för att underlätta byten mellan tåg och buss.
Däriigenom ökar upptagningsområdet för resor med tåg och buss i stråket samtidigt som busstrafikens långa restider kan vägas upp av att den längre restid kan ske med tåg.
- ▶ Ta vara på det engagemang och vilja som finns hos bl a besöksnäringen för att ta fram gemensamma reseerbjudanden.

⁵⁴ <https://inlandsbanan.se/res/paketresor>

- ▶ Det är mycket positivt att samtliga kommuner har framtagna resepolitices. Om de börjar arbeta mer aktivt för att uppmuntra till mer hållbart resande även till och från arbetet kan det leda till ökat resande med buss och tåg.

Det faktum att det inte är möjligt att arbetspendla Sundsvall – Östersund minskar förutsättningarna till effektivt utbyte mellan de båda residensstäderna. Denna brist kommer att kvarstå till dess att infrastrukturåtgärder som förbättrar restiderna har genomförts. Fram till dess är det främst arbetspendling på delsträckor i stråket som är möjliga för regelbunden arbetspendling. Önskemålet från besöksnäringen om fler snabbtågsförbindelser kan tyvärr inte motiveras utifrån reseefterfrågan lokalt i stråket utan förutsätter att det finns en tillräckligt stor efterfrågan för mer långväga tågresor (Stockholm – Östersund – Åre).

Det är vidare intressant att det från arbetsgivare lyfts ett behov av bättre tågförbindelser utmed Norra Stambanan då just detta studeras i en annan pågående studie.

Synen på tåg och buss skiljer sig mellan trafikföretagen

Ifrån intervjuerna med trafikföretagen framgår det tydligt att företagen utgår från förutsättningarna i den/de delar av stråket som de ansvarar för avseende kollektivtrafikutbudet. Taxinäringen är av uppfattningen att större del av kollektivtrafiken skulle kunna bedrivas med taxi istället för med buss. Bussföretagen å sin sida upplever att politiken har för stort fokus på tågtrafiken och önskar större satsningar på busstrafiken. Tågoperatören är i stort sett nöjd med hur upphandlingen och ansvarsfördelningen ser ut för tågtrafiken men påtalar likt övriga aktörer att brister i infrastrukturen sätter gränser för vilken kollektivtrafik som kan erbjudas resenärerna.

Utifrån synpunkterna som erhållits i intervjuerna är det tydligt att ett bättre samarbete mellan aktörerna skulle gynna dem alla. Såväl taxi, buss och tåg fyller viktiga transportfunktioner i stråket men för att uppnå större förbättringar förutsätts en bättre samverkan mellan aktörerna för att skapa ett mer komplett kollektivtrafikerbjudande såväl inom stråket som för anslutande resor. Hur denna samverkan skall se ut behöver aktörerna gemensamt komma fram till, likaså vilka ytterligare aktörer som bör involveras. I den tidigare genomförda studien *Analys av stationslägen och trafikering utmed Mittstråket*⁵⁵ framhålls att för att uppnå samordning fullt ut behöver det vara samma taxa för resor med tåg och buss. Rekommendationen är att på sikt överväga att upphandla tågtrafiken med t ex bruttoavtal, med eller utan incitament. Motsvarande upplägg bör gälla även för upphandlingen busstrafiken. Det är dock viktigt att hitta en modell som inte innebär att tåg- respektive bussoperatörerna konkurrerar om resenärerna utan att de kompletterar varandra så att kollektivtrafikresandet totalt sett ökar. Även taktidtabeller med knutpunkter är viktigt för att öka kollektivresandet.

Exempel från andra delar av landet är olika typer av trepartssamverkan där trafikoperatör, RKM och kommun sätter gemensamma mål för kollektivtrafikutvecklingen. Detta har bland annat använts med stor framgång i Helsingborg. Sedan ett par år sker samverkan inom Familjen Helsingborg (de nordvästskånska

⁵⁵ Trivector rapport 2017:107

kommunerna) inom ett 40-tal områden, däribland infrastruktur- och kollektivtrafikfrågor.

5. Kartläggning av information till dagens resenärer

Sättet att kommunicera med resenärer, befintliga och potentiella, både före under och efter resans gång, har under senare år förändrats snabbt tack vare digitaliseringen. Information finns numera att hämta på många olika håll, den ser annorlunda ut beroende på var den finns och ger ibland också lite olika budskap. Pappersburen information har minskat i betydelse, men finns kvar på vissa håll i landet som en nödvändig del för att nå vissa kundgrupper. Potentiella kunder, som idag inte är kollektivtrafikresenärer, kan vara svåra att nå eftersom de inte vet var informationen finns.

I kapitlen som följer redogörs för vilka informationskällor som är aktuella och används i Mittstråket.

5.1 Vilka informationskällor använder trafikbolag/kollektivtrafikmyndigheter?

Genom intervjuerna framkom det att de flesta trafikföretag i stråket kommunicerar ut information genom sociala medier, applikationer, infotainment och egna hemsidor. Dock menar de flesta företagen att det i huvudsak är kollektivtrafikmyndigheten och Länstrafiken Jämtland som kommunicerar med kunder, enligt de avtal som finns. Det finns vissa undantag, bland annat har Centrala Buss ett incitamentsavtal i Åre som gör det möjligt för dem att informera resenärer ombord på bussarna. Mittbuss menar att det är synd att de inte får chansen att presentera sin kollektivtrafik, eftersom det är de som är ute på fältet, och inte myndigheterna. När det gäller taxitrafik sköter inte företaget själva kommunikationen mot kunder, det är istället huvudägaren, produktägaren eller resebolagen som kommunicerar med kunderna – och det är oftast kopplat till besöksnäringen.

När det gäller kommersiell trafik skiljer det sig i kommunikationen, där det till exempel inom busstrafiken idag används vanlig kommersiell marknadsföring, och där informationen sprids via ett kundregister till befintliga kunder, alternativt via tryckta källor eller sociala medier till potentiella kunder.

I övrigt verkar det variera om kommunikationen till befintliga eller potentiella resenärer skiljer sig eller inte. Det handlar i vissa fall om att det finns för lite resurser för att skilja på information till olika målgrupper, men att det ibland görs en insats för att försöka nå nya resenärer, med blandade resultat.

I de fall där kommunikationen skiljer sig kan det handla om att befintliga kunder får något, till exempel frukost eller någon pryl, men det understryks att den mesta kommunikationen går ut till potentiella resenärer, genom att till exempel visa

möjligheterna med att resa kollektivt. Andra exempel är att det kommuniceras ut information till nya kunder via Länstrafikens kanaler, men att befintliga kunder nås via företagets egna kanaler. För att nå ut till potentiella resenärer satsas det också på olika kampanjer – till exempel under Alpina VM eller VM i skidskytte, där man anser att potentialen att fånga upp nya kunder är stor. Annat som lyfts fram är till exempel samhällsatsningar med ungdomskort.

DinTur

DinTur kundcenter erbjuder resenärer stöd och hjälp med att svara på frågor om tidtabeller, biljetter, trafikstörningar och ersättning vid eventuella förseningar. Personlig service erbjuds via telefon 0690-764089 under telefontid tisdagar kl 9-10 respektive torsdagar kl 9-10. Övriga tidpunkter är resenärerna hänvisade till 0771-100110, vilket är samma nummer som gäller för Länstrafiken i Jämtland och som är tillgängligt dygnet runt.

På hemsidan www.dintur.se finns information om hur resenärer kan köpa biljett. Biljettköp kan ske antingen via DinTurs webbshop, via app, hos ett av DinTurs försäljningsställen eller ombord på bussen. Såväl på hemsidan som i appen publiceras uppgifter om eventuella trafikstörningar samt trafikförändringar.

Länstrafiken i Jämtland

Länstrafiken i Jämtland erbjuder kundservice via telefon under vardagar kl 8-17. Gäller det frågor kring när bussen går, pris för resan etc erbjuds telefonhjälp via 0771-100110 som är tillgänglig dygnet runt. Telefonupplysningen sköts av Västerbotten. till Parallellt med detta finns även möjlighet att via hemsidan <https://ltr.se/hjalpcenter/kontakta-oss/> lämna kundsynpunkter samt få svar på vissa frågor. Därtill finns information att hämta via Reseplaneraren, antingen via hemsidan eller med Länstrafikens app.

I appen kan man köpa biljett men även se direkt på karta var bussen befinner sig i realtid samt ta del av uppgifter om när bussen förväntas passera en aktuell hållplats. I appen och på hemsidan publiceras även uppgifter om eventuella trafikstörningar.

Det går även att kontakta Länstrafiken på deras Facebooksida.

Personlig kundservice erbjuds måndag – söndag på Östersunds busstation.

Länsöverskridande resor

De fyra nordligaste Norrlandslänen Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland och Härjedalens län har ingått ett taxesamarbete där man erbjuder resmöjligheter med buss över länsgräns som benämns Norrlandsresan. Taxan är avståndsberoende och erbjuds för såväl enkelbiljetter som periodkort 30 dagar.

Norrtåg

Tågtrafiken har en egen taxa och trafiken bedrivs av Tågkompaniet. Resenärerna är hänvisade till Tågkompaniets servicecenter som erbjuder kontakt via telefon (0771-444111), mail (info@tagkompaniet.se) eller chatt. Telefonsupporten är

öppen måndag-söndag under kontorstid och erbjuder under dagtid även möjlighet för biljettköp.

Via hemsidan ges uppgifter om eventuella trafikstörningar. Kommunikation med resenärerna erbjuds även via Facebook.

5.2 Hur tar resenärerna del av information om kollektivtrafik?

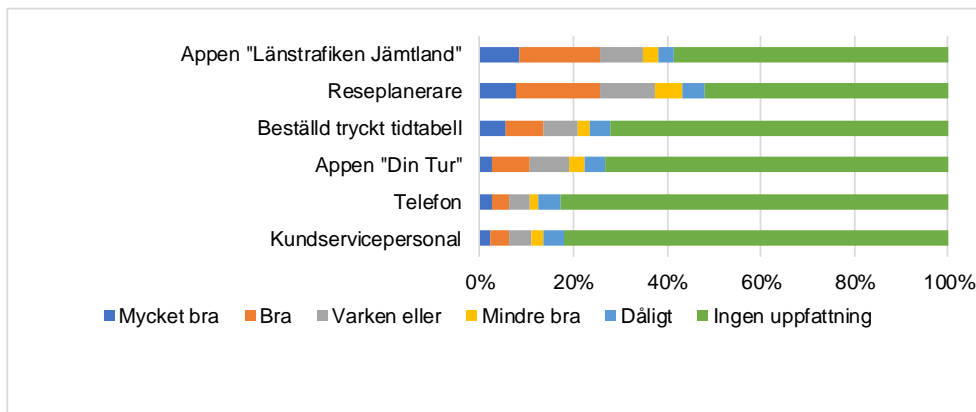
Variationen är stor gällande vilken informationskälla om kollektivtrafik som resenärerna använder sig av. De mest frekvent använda källorna är i fallande ordning digitala informationsskyltar på hållplatser och terminaler, appen Länstrafiken Jämtland samt andra reseplanerare än DinTur och Länstrafiken Jämtland, se Tabell 5-1. Andra informationskällor som resenärer vanligtvis använder är hemsidorna SJ, Norrtåg och Trafikverket.

Tabell 5-1 Informationskällor som används av resenärer och i vilken utsträckning, N=643 personer. Uppgifterna baseras på den inom uppdraget genomförda webbenkäten.

	4-5 dagar i veckan	2-3 dagar i veckan	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Aldrig
Digitala informationsskyltar på hållplatser/terminaler	13%	11%	9%	22%	46%
Appen "Länstrafiken Jämtland"	11%	7%	4%	14%	64%
Annan reseplanerare än DinTur och Länstrafiken Jämtland	10%	7%	4%	14%	65%
www.ltr.se	3%	4%	5%	28%	60%
Appen "DinTur"	2%	4%	2%	10%	81%
www.DinTur.se	2%	2%	4%	15%	77%
Kundservice på hållplats/terminal	1%	1%	2%	7%	88%
Kundservice via telefon	0%	0%	0%	3%	96%
Annan informationskälla	12%	7%	3%	9%	69%

När resenärerna ska välja en huvudsaklig informationskälla för sin buss- eller tågresa visar resultatet på en motstridighet till Tabell 5-1 då de vanligaste är, i fallande ordning, webbsidan www.ltr.se, appen Länstrafiken Jämtland och annan reseplanerare än DinTur och Länstrafiken Jämtland. Även SJ, Norrtåg och Trafikverkets webbtjänster används i relativt hög utsträckning som huvudsaklig informationskälla. Därmed framstår det som att många resenärer använder digitala informationsskyltar på hållplatser och terminaler som konfirmerande källa till information för sin buss- eller tågresa.

Hur informativa och användarvänliga olika informationskanaler upplevs vara varierar i hög grad. Särskilt intressant är att 26 % anser att Länstrafiken Jämtlands app är bra eller mycket bra medan motsvarande siffror för appen DinTur är 11 %. Detta är särskilt intressant då de båda apparna har samma grafiska gränssnitt och erbjuder motsvarande funktioner. De informationskanaler som anses vara minst informativa och användarvänliga är appen DinTur, telefon med kundtjänst och kundservicepersonal på terminaler, se Figur 5-1.



Figur 5-1 Hur informativa och användarvänliga olika informationskanaler är, N=608-624.

I datan finns ingen entydig anledning till skillnaden mellan användningen av apparna "Länstrafiken Jämtland" och "Din Tur", trots att de är likvärdiga. En användares beskrivning av Din Turs app kan ge en indikation om vad som kan förbättras: Din Tur-appen är lite otydlig när den visar tågtider och/eller alternativa datum vid sökning som gör att resenären regelbundet misstolkas och går till busstation istället för tågstation eller vice versa. Tydligare gränssnitt vore bra och det borde kunna gå att ladda resekortet via appen.

När resenärerna själva får välja hur de helst vill få information om sin buss- eller tågresor kommer genom app och sms högst upp i prioriteringsordning.

6. Slutsatser

Utifrån de analyser som genomförts i form av telefonintervjuer med aktörer verk-samma i Mittstråket och resenärers svar på webbenkäten, har det framgått att de flesta ser en utvecklingspotential för kollektivtrafiken i stråket. Genomgången av tillgänglig statistik och demografi har visat att dagens låga kollektivtrafikandel bör kunna öka om det införs förbättringar i stråket som gör det lättare för resenärer att använda såväl tåg som buss för arbetspendling och för resor på fritiden. De geografiskt långa avstånden i kombination med den på vissa sträckor bristande järnvägs- och vägstandarden sätter vissa begränsningar i vilka restider som kollektivtrafiken i stråket kan erbjuda. Det är därför viktigt att det på sikt genomförs infrastrukturella förbättringsåtgärder som innebär att restiden mellan Östersund och Sundsvall respektive mellan Åre och Östersund kan kortas ner. När väl elektrifieringen av Meråkerbanan är genomförd blir det åter möjligt att köra genomgående tåg Trondheim – Östersund vilket genom slopandet av tågbyte i Storlien kommer medföra restidsförbättringar på den sträckan.

Tills dess att dessa infrastrukturåtgärder har genomförts finns det flera andra åtgärder som kan leda till ökat tåg- och bussresande.

Resenärerna lyfter i webbenkäten behovet av tätare turer såväl på vardagar som utökat turutbud på kvällar och helger som de enskilt viktigaste åtgärderna för att fler ska resa med buss och tåg. Ökat turutbud, särskilt i lågtrafik, kan genomföras utan ytterligare infrastrukturåtgärder. Ett utökat turutbud kan även uppnås genom att i högre utsträckning samplanera utbudet av tåg- och bussförbindelser samt säkerställa att resenärerna erbjuds passade byten vid stationerna. Därigenom kan tågets upptagningsområde utökas samtidigt som resenärer med buss kan erbjudas snabbare resor genom kombinationsresor med buss och tåg.

Analys av de svarandes attityder till förändrat resebeteende visar, föga oväntat, att knappt hälften (48%) av de tillfrågade redan reser på ett hållbart sätt. Detta är en naturlig följd av att de som svarat på enkäten i hög grad redan reser med tåg och/eller buss. Knappt 37 % av de svarande har dock uppgett att de kör bil och är nöjda med det eller upplever att de helt saknar alternativ till bilen. Denna grupp är svår att påverka till att resa mer med tåg och buss. De resterande 15 % av de svarande är den grupp resenärer som redan överväger att ändra sitt resande, vilket innebär att tröskeln till ökat kollektivtrafikresande är lägre än för vanebilisterna. Den här gruppen har erfarenhetsmässigt visat sig vara lättare att påverka och det är därför personer i den här kategorin man bör inrikta påverkanskampanjer till för att få störst effekt på resandet i Mittstråket.

Besöksnäringen samtycker att det är viktigt att se Trondheim – Sundsvall som en helhet med förbindelser, dels med tåg, dels med andra färdssätt som komplement. En brist som lyfts är exempelvis kopplingen Vaernes flygplats – svenska fjällen, vilken med förbättrade kollektiva förbindelser skulle skapa bättre förutsättningar för långväga turister att skidsemestra i fjällen.

Intervjuerna med trafikbolagen och besöksnäringen har synliggjort att det finns ett gemensamt intresse för utökat samarbete. Här bör det finnas en god potential för att få fram attraktiva erbjudanden till resenärerna.

Med ovanstående resonemang och åtgärder, som vi vet erfarenhetsmässigt är effektiva, bör följande åtgärder övervägas för att locka nya resenärer till tåg- och busstrafiken:

- ▶ Det faktum att det generellt finns en mindre kännedom om busstrafiken indikerar att informationskampanjer och marknadsföring skulle kunna resultera i fler resenärer. Men då krävs det också en bättre produkt att saluföra.
- ▶ Linjer som idag innehåller flera linjevarianter behöver rationaliseras till entydiga linjesträckningar så att det blir lättare för resenären att förstå hur hen kan resa.
- ▶ Turutbud behöver erbjudas inte bara i skolpendlingslägen utan även möjliggöra för arbetspendling i högre grad.
- ▶ Turutbud bör erbjudas i de tyngre stråken även helgtid.
- ▶ Busstrafiken bör samordnas med tågtrafiken för att underlätta byten mellan tåg och buss.
Därigenom ökar upptagningsområdet för resor med tåg och buss i stråket samtidigt som busstrafikens långa restider kan vägas upp av att den längre resträckan kan ske med tåg.
- ▶ Ta vara på det engagemang och vilja som finns hos bl a besöksnäringen för att ta fram gemensamma reseerbjudanden
- ▶ Det är mycket positivt att samtliga kommuner har framtagna resepolitices. Om de börjar arbeta mer aktivt för att uppmuntra till mer hållbart resande även till och från arbetet kan det leda till ökat resande med buss och tåg.

Utifrån synpunkterna som erhållits i intervjuerna är det tydligt att ett bättre samarbete mellan trafikbolagen skulle gynna dem alla. Såväl taxi, buss och tåg fyller viktiga transportfunktioner i stråket men för att uppnå större förbättringar förutsätts en bättre samverkan mellan aktörerna för att skapa ett mer komplett kollektivtrafikerbjudande såväl inom stråket som för anslutande resor. Hur denna samverkan skall se ut behöver aktörerna gemensamt komma fram till. Likaså vilka ytterligare aktörer som bör involveras. I den tidigare genomförda studien *Analys av stationslägen och trafikering utmed Mittstråket*⁵⁶ framhålls att för att uppnå samordning fullt ut behöver det vara samma taxa för resor med tåg och buss.

Rekommendationen är att på sikt överväga att upphandla tågtrafiken med ex bruttoavtal, med eller utan incitament. Motsvarande upplägg bör gälla även för upphandlingen busstrafiken. Det är dock viktigt att hitta en modell som inte innebär att tåg- respektive bussoperatörerna konkurrerar om resenärerna utan att de kompletterar varandra så att kollektivtrafikresandet totalt sett ökar. Även taktidtabeller med knutpunkter är viktigt för att öka kollektivresandet.

De informationskällor som resenärerna oftast använder sig av är digitala källor samt informationsskyltar på hållplatser/terminaler. Kundenservice via telefon och på hållplatser/terminaler används mycket sällan. Länstrafikens app används i mycket större utsträckning än DinTurs app vilket kan bero på att DinTurs

⁵⁶ Trivector rapport 2017:107

resenärer främst reser kollektivt lokalt eller utanför Mittstråket. Genom att tillgängliggöra information om kollektivtrafikens erbjudande och funktion på ett tydligt och användarvänligt sätt via digitala plattformar kan tröskeln för nya kollektivtrafikresenärer minska.

Bilaga 1 – Intervjufrågor Branschanalys

Frågor till arbetsgivare

Geografiskt område som avses: E14, Mittbanan genom Sundsvall, Ånge, Bräcke, Östersund, Krokom, Åre

Med kollektivtrafik avses: Buss, tåg och taxi

Frågorna avser organisationens syn på er kundgrupps upplevelse.

1. Vilka möjligheter till att resa kollektivt i Mittstråket känner ni till?
2. Vad anser ni om möjligheterna att resa kollektivt i Mittstråket idag?
3. Vad anser ni om turutbudet för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
4. Vad anser ni om restider för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
5. Vad anser ni om resstandard/komfort i kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
6. Vad skulle krävas för att fler skulle resa kollektivt?
7. Uppmuntrar ni era anställda till att resa kollektivt till och från arbetet, i sådana fall på vilket sätt?
8. Tillgodoser kollektivtrafiken era anställdas behov av resor?
9. Har ni en resepolicy för tjänsteresor? Kan vi få möjlighet att ta del av den?
10. Informeras externa gäster till företaget/organisationen/målpunkten om hur de kan resa med kollektivtrafik?
11. Vet ni hur era anställda tar sig till och från jobbet?
12. Är det gratis parkering för de anställda?
13. Har de anställda möjlighet till tjänstebil?
14. Har ni tillgång till bilpool för tjänsteresor?
15. Har ni några förmåner/specialanpassningar för pendlare? Exempelvis att restiden räknas som arbetstid?
16. Vilka möjligheter finns för anställda att ha flexibla arbetstider samt att jobba hemifrån eller från annan ort?
17. Är kollektivtrafikens utbud, restid och tillgänglighet viktig för er som arbetsgivare? Om ja, beskriv hur.
18. Är det något mer du skulle vilja tillägga?

Frågor till Besöksnäring/Evenemangsarrangörer

Frågorna avser organisationens syn på er kundgrupps upplevelse.

1. Vilka möjligheter till att resa kollektivt i Mittstråket känner ni till?
2. Vad anser ni om möjligheterna för era kunder/besökare att resa kollektivt i Mittstråket idag?
3. Vad anser ni om turutbudet för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
4. Vad anser ni om restiderna för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
5. Vad anser ni om resstandard/komfort i kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
6. Vad skulle krävas för att fler av era kunder skulle resa kollektivt?
7. Vilka evenemang planerar ni det kommande året?
8. Kan kollektivtrafiken på något sätt bidra till förbättrad tillgänglighet till era evenemang/destinationer? Hur?
9. Behövs temporärt utökad trafik, dedikerad evenemangstrafik, erbjudande om kombinerad evenemangs- och kollektivtrafikbiljett etc.? Utveckla ditt svar.
10. Marknadsför ni andra resealternativ till bilen, i sådana fall hur? Vilka?
11. Finns det arrangörer som inkluderar möjlighet att resa kollektivt i biljettpriset? Om ja, vilka?
12. Är det något mer du skulle vilja tillägga?

Frågor till Trafikföretag

Frågorna avser organisationens syn på er kundgrupps upplevelse.

1. Vad anser ni om möjligheterna att resa kollektivt i Mittstråket idag?
2. Vad anser ni om turutbudet för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
3. Vad anser ni om restider för kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
4. Vad anser ni om resstandard/komfort i kollektivtrafiken i Mittstråket idag?
5. Vad skulle krävas för att fler skulle resa kollektivt?
6. Hur ser förutsättningarna för att bedriva trafik i Mittstråket ut ifrån ert trafikoperatörsperspektiv?
7. Vad anser ni om infrastrukturstandarden på vägar och järnväg?
8. Vad anser ni om kontakten med kollektivtrafikmyndigheter?
9. Vad anser ni om dagens utformning av trafikupphandling?
10. Önskar ni några förändringar av upphandlingsmodellen? Ex. incitamentsbaserade trafikavtal?
11. Vad skulle krävas för att trafikföretagen skulle vara intresserade av att bedriva kommersiell trafik inom det aktuella området?
12. Hur kommunicerar ni information om kollektivtrafik till befintliga/potentiella resenärer? Vilka kanaler används?
13. Skiljer sig kommunikationen till befintliga och potentiella resenärer? Om ja, på vilket sätt?
14. Är det något mer du skulle vilja tillägga?

Bilaga 2 – Enkätfrågor



PROJEKT MITTSTRÅKET – samverkan och investeringar som öppnar upp och länkar samman människor, företag och samhällen.

Frågor kring dina resor till och från arbetet och bilanvändning

1. Sett till en medeldag under året, hur ofta använder du följande färdmedel för resor till/från din huvudsakliga arbetsplats? Med huvudsaklig arbetsplats menas den plats där du vanligtvis påbörjar och avslutar arbetsdagen. Svar krävs på varje rad. Fyll i "Aldrig" för de färdmedel du inte rest med.

	Minst 4 dagar i veckan	2-3 dagar i veckan	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Aldrig
Ensam i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samåkning med bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Buss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/MC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cykel/Eicykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gång	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Övrigt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Beskriv din nuvarande bilanvändning och dina eventuella tankar på att förändra din användning av bil till/från arbetet?

- Jag varken äger eller har tillgång till bil så en minskad bilanvändning är inte aktuellt för mig.
- Jag har tillgång till bil men reser övervägande med andra färdmedel. Jag kommer att bibehålla/minska min bilanvändning.
- Jag kör vanligtvis bil till arbetet men jag har provat andra färdmedel eller funderar på att göra det.
- Jag kör vanligtvis bil till arbetet och funderar på att prova andra färdmedel. Jag är dock osäker på hur och när det kan ske.
- Jag kör vanligtvis bil till arbetet men vill byta till andra färdmedel. Just nu är det dock inte möjligt för mig.
- Jag kör vanligtvis bil till arbetet. Jag är nöjd med detta och ser inget skäl att minska bilresandet.

Frågor om resor med buss eller tåg

3. För vilka ärenden väljer du att åka med buss eller tåg och hur ofta?

	Minst 4 dagar i veckan	2-3 dagar i veckan	1 dag i veckan	1-3 dagar per månad	Aldrig
Tjänsteresor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fritidsresor - Idrott, nöje, besök m.m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serviceresor - Inköp, läkarbesök, bankärenden m.m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hämta/Lämna barn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Semesterresor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Skolresor/Utbildning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Vilka resor skulle du vilja göra oftare med buss eller tåg?

- Arbetspendling
- Tjänsteresor
- Fritidsresor - Idrott, nöje, besök m.m.
- Serviceresor - Inköp, läkarbesök, bankärenden m.m.
- Hämta/Lämna barn
- Semesterresor
- Skolresor/Utbildning

5. Vilka åtgärder skulle få dig att åka buss eller tåg oftare till/från arbetet?

	Ja	Nej
Tätare turer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bättre linjesträckning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Utökat utbud på kvällar och helger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kortare restider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lägre priser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Resor utan byte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Flexibla arbetstider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kampanjer för att börja resa med buss eller tåg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytan som matchar bra, dvs. kortare väntetider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enkel information om resor med buss eller tåg på arbetsplatsen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillgång till cykel på arbetet för tjänsteresor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillgång till bil på arbetet för tjänsteresor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tillgång till låncykel vid station/hållplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enklare köp av biljett/Enhetliga biljettpriser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bättre pendelparkeringar vid station/hållplats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Om du svarat ja på sista frågan, vänligen ange station:

6. För dig som vanligtvis åker bil, vilka är de främsta anledningarna till att du inte åker med buss eller tåg?

- Turutbudet
- Priset
- Komplex biljettsystem/Enhetliga biljettpriser
- Långt till närmaste hållplats
- Bekvämlighetsaspekter
- Informationsbrist
- Möjlighet att ta med bagage
- Lång restid
- Många byten
- Dålig tajming i bytena
- Inget, det fungerar väl

7. I vilken grad tycker du att buss- och tågtrafiken motsvarar dina förväntningar?

- I mycket hög grad
- I hög grad
- I låg grad
- Inte alls
- Vet ej, då jag aldrig reser med buss eller tåg

Frågor gällande information om buss- och tågtrafiken

8. Hur ofta använder du följande informationskanaler för din buss- eller tågresa? Svar krävs på varje rad. Fyll i "Aldrig" för de färdmedel du inte rest med.

	4-5 dagar i veckan	2-3 dagar i veckan	1 dag/vecka	1-3 dagar/månad	Aldrig
Webbsidan "www.DinTur.se"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Webbsidan "www.ltr.se"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appen "Din Tur"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appen "Länstrafiken Jämtland"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kundservice via telefon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kundservice på hållplats/terminal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Digitala informationsskyltar på hållplatser/terminaler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annan reseplanerare än DinTur och Länstrafiken Jämtland	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annan informationskälla, ange vilken:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Vilken är din huvudsakliga informationskälla för information om din buss- eller tågresa?"

- Beställd tryckt tidtabell
- Webbsidan "www.DinTur.se"
- Webbsidan "www.ltr.se"
- Appen "DinTur"
- Appen "Länstrafiken Jämtland"
- Kundservice via telefon
- Kundservice på hållplats/terminal
- Digitala informationsskyltar på hållplatser/terminaler
- Annan reseplanerare än DinTur och Länstrafiken Jämtland
- Annan informationskälla, ange vilken:

10. Hur informativa och användarvänliga är informationskanalerna du känner till?

	Mycket bra	Bra	Varken eller	Mindre bra	Dåligt	Ingen uppfattning
Beställd tryckt tidtabell	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reseplanerare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appen "Din Tur"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Appen "Länstrafiken Jämtland"	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Telefon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kundservicepersonal	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Hur hade du helst velat få information om din buss- eller tågresa?

Avslutningsvis några bakgrundsfrågor om dig

12. Kön

- Kvinna
 Man
 Annat

13. Hur gammal är du?

De svarande fick ange sin ålder.

14. Har du körkort?

- Ja
 Nej

15. Har du tillgång till bil i hushållet?

- Ja, alltid
- Ibland
- Nej, aldrig

16. I vilken kommun bor du?

- Berg
- Bräcke
- Härjedalen
- Krokom
- Ragunda
- Strömsund
- Sundsvall
- Timrå
- Ånge
- Åre
- Östersund
- Annan kommun

17. På vilken ort finns din huvudsakliga arbetsplats? Med huvudsaklig arbetsplats menas plats där du vanligtvis påbörjar och avslutar arbetsdagen.

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Sundsvall | <input type="checkbox"/> Erikslund |
| <input type="checkbox"/> Matfors | <input type="checkbox"/> Ånge |
| <input type="checkbox"/> Stöde | <input type="checkbox"/> Bräcke |
| <input type="checkbox"/> Torpshammar | <input type="checkbox"/> Stavre |
| <input type="checkbox"/> Fränsta | <input type="checkbox"/> Gällö |
| <input type="checkbox"/> Ljungaverk | <input type="checkbox"/> Pilgrimsstad |

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Brunflo | <input type="checkbox"/> Enafors |
| <input type="checkbox"/> Östersund | <input type="checkbox"/> Storlien |
| <input type="checkbox"/> Ås | <input type="checkbox"/> Kopperä |
| <input type="checkbox"/> Krokomb | <input type="checkbox"/> Meråker |
| <input type="checkbox"/> Nälden | <input type="checkbox"/> Gudå |
| <input type="checkbox"/> Mörsil | <input type="checkbox"/> Hegra |
| <input type="checkbox"/> Järpen | <input type="checkbox"/> Hell |
| <input type="checkbox"/> Undersåker | <input type="checkbox"/> Hommelvik |
| <input type="checkbox"/> Åre | <input type="checkbox"/> Trondheim |
| <input type="checkbox"/> Duved | <input type="checkbox"/> Annan ort |
| <input type="checkbox"/> Änn | |

18. Hur många dagar var du på din huvudsakliga arbetsplats förra veckan?

De svarande fick ange 1-7 dagar

19. Vad är det ungefärliga avståndet mellan ditt hem och din huvudsakliga arbetsplats? Ange sträckan i hela km.

Km (heltal)

Sist en möjlighet för dig att ge synpunkter och förbättringsförslag

20. Har du några synpunkter eller förbättringsförslag för buss- och tågtrafik i regionen?
