

Sluttrapport

Fjelltransfer Trysil – Dalafjellene

Prosjektperiode 1.6.2017 – 30.6.2019



Innholdsfortegnelse

Sammendrag	2
1. Bakgrunn	3
2. Måloppnåelse og resultat.....	3
2.1 Mål.....	3
2.2 Måloppnåelse	3
3. Prosjektorganisasjon	3
4. Indikatorer.....	4
5. Grenseoverskridende effekter/merverdi	4
5.1 Mål.....	4
5.2 Måloppnåelse	4
6. De horisontale kriteriene	5
7. Grenseregionale erfaringer	5
8. Informasjon og kommunikasjon.....	6
9. Forankring av prosjektets resultater og effekter	6
10. Aktiviteter og økonomi.....	6
10.1 Aktiviteter og fremdriftsplan.....	6
10.2 Resultater	7
10.2.1 Nåbeskrivelse	7
10.2.2 Fremtidsscenarier og mulighet til å ha Trysil og Mora som kommunikasjonsnav	7
10.2.3 Kombinasjon av kommersiell trafikk og allmen kollektivtrafikk.	8
10.2.4 Flytting av bussdepot	8
10.3 Konklusjon	8
10.4 Økonomi	9
11. Forslag og ideer	9
12. Vedlegg.....	10

Sammendrag

Region Dalarna har tillsammans med Hedmark fylkeskommune och Hedmark trafikk i Norge utrett möjligheterna till att bedriva kollektivtrafik i gränsregionen Dalafjällen – Trysil och trafikera den nya flygplatsen Scandinavian Mountain Airport i Sälen/Rörbäcksnäs. Parterna har varit på studiebesök på flygplatsen och fått presentation av projektet och en guidad visning på plats. Trysil kommune og Skistar Trysil har også vært prosjektdeltakere og har deltatt med innspill i prosessen.

Utredningen som förvaltningarna i de båda länderna tillsammans har genomfört har dels haft till syfte att ta fram ett kunskapsunderlag om gränsöverskridande kollektivtrafik, dels att utreda förutsättningarna för att bedriva sådan i området Dalafjällen – Trysil via flygplatsen. Parterna har tittat på hur trafiken ser ut i dag, vilka behov som finns och vilka behov som bedöms kunna uppstå till följd av öppnandet av flygplatsen. När utredningsuppdraget först nådde oss så fanns det tillhörande köpcentrumet med i de konkreta planerna, vilket nu har skjutits på framtiden. Det har förstås påverkat de resandeprognoser vi haft som grund för våra slutsatser.

I dagsläget bedömer kollektivtrafikmyndigheterna i de båda länderna att det inte finns underlag för att köra linjelagd trafik med fasta tidtabeller till eller från flygplatsen eller mellan de båda huvudorterna Sälen och Trysil. Olika upplägg har utretts. Ett med genomgående trafik som kör hela vägen mellan de båda orterna och ett upplägg med bussar som vänder på flygplatsen och eventuella resor som går hela vägen Sälen - Trysil får ett byte på flygplatsen. Inget av dessa bedöms i dagsläget ha tillräckligt resandeunderlag för en turlagd linje.

Parterna har inte uteslutit att det i framtiden kan komma att finnas underlag för allmän linjelagd kollektivtrafik på sträckan och/eller i området. Det kan vara trafik som avgår efter beställning, så kallad anropsstyrd trafik eller linjetrafik som ansluter till vissa flyg med stort antal reguljära resenärer. Parterna kommer att följa flygplatsens utveckling och även Scandinavian Mountains planer för köpcentrumet och nya bedömningar kommer att göras när behov uppstår.

1. Bakgrunn

Interregprosjektet, som er en mulighetsstudie, ble foreslått på bakgrunn av ønsket om å se på muligheter for å samarbeid om et godt grensekryssende kollektivtilbud i Trysil – Dalafjellområdet. Området rundt Dalafjellene og Trysil er et stort turistområde som stadig utvikles, og det skal etableres en ny flyplass på svensk side, ca 6 km fra den norske grensen. Dette vil øke behovet for kollektivtrafikk i området.

Det ble våren 2017 innledet et samarbeid mellom Hedmark fylkeskommune, Hedmark Trafikk, Region Dalarna, Dalatrafikk, Trysil kommune og Skistar Trysil, og det ble på bakgrunn av dette sendt en søknad om å få tildelt prosjektmidler fra det Europeiske nasjonale utviklingsfondet Interreg Sverige – Norge. Prosjektet startet opp i juni 2017, og ble avsluttet i juni 2019.

2. Måloppnåelse og resultat

2.1 Mål

Prosjektets hovedmål har vært å skape et kunnskapsunderlag om framtidens trafikkbilde mellom Trysil og Dalafjellene og området rundt, samt å beskrive mulige framtidsscenarier for felles grenseoverskridende kollektivtransport.

2.2 Måloppnåelse

Parterna har tittet på hur trafiken ser ut i dag, vilka behov som finns och vilka behov som bedöms kunna uppstå till följd av öppnandet av flygplatsen. När utredningsuppdraget först nådde oss så fanns det tillhörande köpcentrumet med i de konkreta planerna, vilket nu har skjutits på framtiden. Det har förstås påverkat de resandeprognoser vi haft som grund för våra slutsatser.

Kunnskapsgrunlaget som er utarbeidet er vedlagt.

I dagsläget bedömer kollektivtrafikmyndigheterna i det båda länderna att det inte finns underlag för att köra linjelagd trafik med fasta tidtabeller till eller från flygplatsen eller mellan de båda huvudorterna Sälen och Trysil. Olika upplägg har utretts. Ett med genomgående trafik som kör hela vägen mellan de båda orterna och ett upplägg med bussar som vänder på flygplatsen och eventuella resor som går hela vägen Sälen - Trysil får ett byte på flygplatsen. Inget av dessa bedöms i dagsläget ha tillräckligt resandeunderlag för en turlagd linje.

3. Prosjektorganisasjon

Prosjekteiere er Hedmark fylkeskommune og Region Dalarna, og prosjektet har vært ledet av en norsk og en svensk prosjektleder fra prosjekteierorganisasjonene. I tillegg har Hedmark Trafikk og Dalatrafikk deltatt aktivt i prosjektarbeidet, i styringsgruppen og som medfinansierer.

I utvidet prosjektgruppe ha også Trysil kommune og Skistar Trysil, begge medfinansiører, deltatt. Malung – Sälen kommun, Destination Sälenfjällen, Destinasjon Trysil og SITE (Interregprosjektet Destinasjonsutvikling Sälen, Idre, Trysil og Engerdal) ha vært invitert inn i utvidet prosjektgruppe som viktige samarbeidspartnere for prosjektet.



4. Indikatorer

Prosjektets aktivitetsindikator har vært utarbeidelsen av kunnskapsgrunnlag for grenseoverskridende transportsystem.

5. Grenseoverskridende effekter/merverdi

5.1 Mål

Prosjektet har hatt som mål å bidra til følgende grenseoverskridende effekter/merverdier etter prosjektslutt:

- Felles kunnskapsgrunnlag har bidratt til å utvikle felles grenseoverskridende kollektivløsninger.
- Tettere kobling mellom regionale kollektivaktører og berørte kommuner og private aktører på begge sider av grensen.
- Tettere kontakt mellom regionale samferdselsmyndigheter i Hedmark og Dalarna.
- Tettere kontakt mellom kollektivtrafikksekselskapene Dalatrafikk og Hedmark Trafikk.

5.2 Måloppnåelse

De grenseoverskridende effektene av samarbeidet er delvis oppnådd. Det felles kunnskapsgrunnlaget har ikke bidratt til å utvikle en felles grenseoverskridende

kollektivløsning, da underlaget viser at markedsgrunnlaget for rutetrafikk foreløpig ikke er til stede.

Prosjektet har likevel bidratt til tettere kobling mellom regionale kollektivaktører og berørte kommuner og private aktører, gjennom felles møter underveis i prosessen. Prosjektgruppen har fått innsyn i hverandres virksomheter gjennom besøk og drøfting av aktuelle tema. Det har vært avholdt besøk på flyplassen i anleggsperioden, og behov for kollektivtransport i området har vært drøftet.

Prosjektet har også bidratt til tettere kontakt mellom kollektivselskapene og de regionale samferdselsmyndigheten.

6. De horisontale kriteriene

Med anledning av den nye flygplatsen som nu bygges i området og de planer som finns på ett intilliggande köpcentrum, har frågan om kollektivtrafik över gränsen väckts. Prosjektet har hatt som oppgave å belyse og konkretisere muligheter for å overføre persontransport fra personbil til kollektivtransport. Økt kollektivtransport som erstatning for privatbilisme vil bidra til en mer bærekraftig utvikling i regionens turistnæring.

Scandinavian mountain airport (AB) öppnar sin bokning i januari 2019 och de första planen beräknas landa den 19 december samma år. Flygplatsen är mån om att vara i full drift till Folk- och försvars nordiska konferens i Sälen i januari 2020, som lockar många besökare. Kollektivtrafikförvaltningen Dalatrafik och Hedmark trafik är båda angelägna om att trafiken i området ska vara dimensionerad för efterfrågan, men vill samtidigt inte köra trafik utan resandeunderlag. Därför avvaktar vi tidtabellen och bokningsläget för flygplatsen innan några närmare beslut om busstrafikens dragning och omfattning i området fattas.

7. Grenseregionale erfaringer

Gruppen har bestått av olika kompetenser och tillsammans har man gjort omvärldsanalyser för att fördjupa sig i frågorna. Det har även gjorts enskilda analyser av läget för att hitta bra underlag för beslut. Prosjektet har gett god överblick i läget och en god insyn i de medverkande aktörernas verksamheter. Det har också skapats en medvetenhet för vad som krävs vid ett eventuellt samarbete och det har lett till en god samsyn från både Norge och Sverige. De svårigheter som har kommit upp gällande gränsöverskridande trafik har kunnat nå en god lösning där båda parterna ställer sig positiva till att lösa det praktiska så länge underlaget för trafiken finns.

I løpet av prosjektperioden har det vært omorganiseringer i Dalatrafik og Region Dalarna. Videre har det også i perioden vært omlegging innen kommunal forvaltning i Sälen/Malung. Dette har medført at flere personer har sluttet eller er omplassert til andre jobber, og nye er kommet til. Dette har utvilsomt ført til at prosjektet har dratt ut i tid, og at prosjektet slik sett ikke kan sies å være representativ for grenseoverskridende samarbeid.

Samarbeidet over grensen for å tiltrekke seg flere turister til destinasjonene i Trysil og Sälenfjällene virker koordinert og godt.

Prosjektet har trolig bidratt til bedre kunnskap om hva som skjer på begge sidene av grensen innen samferdselsområdet, samt på offentlig administrativt og politisk nivå.

8. Informasjon og kommunikasjon

Prosjektet har ikke produsert artikler eller trykksaker ut over interne arbeidsdokumenter og møtereferat.

9. Forankring av prosjektets resultater og effekter

Prosjektets resultater er fremlagt for samarbeidspartene.

Prosjektet foreslår at kunnskapsgrunnlaget som er utarbeidet i dette prosjektet brukes som utgangspunkt for videre arbeid, dersom det blir aktuelt å videreføre temaet grensekryssende kollektivtransport i et eventuelt annet prosjekt.

10. Aktiviteter og økonomi

10.1 Aktiviteter og fremdriftsplan

Prosjektet har hatt som oppgave å foreta en utredning og kartlegging av dagens busstilbud i Trysil og Sälen, og se på muligheter for fremtidige infrastrukturtiltak.

Oversikten under viser prosjektets aktiviteter og reviderte fremdriftsplan.

Overordnet prosjektbilde	2017				2018				2019	
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Prosjektstart		01.06.								
Studiebesøk ?				?	?					
Prosjektsslutt								01.11.		30.06.
Datafangst og analyse (80 %)										
1 Nåbeskrivelse / nullpunkt-analyse							30.09.			
2 Utrede alternative framtidsscenarioer								31.12.		
3 Utrede muligheter for å ha Trysil som start og slutt punkt for bussene							30.09.			
4 Kartlegge forutsetninger for flytting av bussdepot							30.09.			
5 Utrede muligheter for å kombinere kommersiell trafikk og almen kollektivtransport							30.09.			
6 Utrede muligheter for å ha Mora og Trysil som kommunikasjonsnav								31.12.		
7 Oppsummering, drøfting og sluttrapportering										30.06.
Administrasjon (20 %)										
Styringsgruppemøter										
Prosjektgruppemøter										
Halvårsrapportering til Interregsekretariatet på fremdrift og økonomi										
Sluttrapport										
Kommunikasjon										
Generell prosjektadministrasjon										

Forsinkelse - manglende oppstart

Opprinnelig fremdriftsplan

Revidert fremdriftsplan

10.2 Resultater

10.2.1 Nåbeskrivelse

Det finnes i dag ingen grensekryssende kollektivtransport i området.

10.2.2 Fremtidsscenarier og mulighet til å ha Trysil og Mora som kommunikasjonsnav

Hedmark trafikk er positiv til en gransoverskridende trafikk. Ur praktisk synvinkel finnes några saker att lösa. Det kan behövas en övernattningsmöjlighet för en eller möjligen två chaufförer att sova över i Trysil och depåplatser för bussarna och motsvarande för norska chaufförer i Sälen. Det kommer förstas också att krävas någon form av gemensam biljett- och betallösning. Hedmark trafikk och Kollektivtrafikkförvaltningen Dalatrafikk har båda uttryckt en vilja att dessa administrativa detaljer inte ska vara ett hinder om det finns en övergripande vilja att köra trafikk.

Kollektivtrafikkförvaltningen Dalatrafikk har för avsikt att utreda framtidens kollektivtrafikkförsörjning av Sälenfjällen. En utgångspunkt är att Mora ska få en förstärkt funktion som regionalt nav för norra länsdelen. Exempelvis innebär det att fler turister och besökare ska hänvisas till tåg hela vägen upp till Mora för att därifrån få en kortare bussresa till fjällvärldens destinationer (med dagens linje 133).

Detta förutsätter dock att trafiksituationen genom Mora lättas upp – exempelvis i form av en ny genomfart (planerad byggstart 2018). Det krävs också förbättringsåtgärder av den så kallade Vasaloppsvägen mellan Mora och Sälen då vägen särskilt under vintertid opplevs smal och olämplig att trafikera med större fordon.

En utökad trafikk på linje 133 mellan Mora och Sälen innebär att behovet av trafikk norr om Malung på linje 121 minskar kraftigt. Ett visst behov för arbetspendlingens skull kommer fortsatt att kvarstå – både från Sälenområdet in till Malung och omvänt då många pendlar till arbeten i fjällområdet. Behovet av skoltrafikk kommer också att kvarstå, främst till grundskolorna i Sälen och Lima samt gymnasiet i Malung. Kollektivtrafikkförvaltningen vill utreda möjligheterna att låta linje 121 upphöra att trafikera sträckan norr om Malung. Detta skulle innebära att linje 317 övertar rollen som huvudlinje på den lokala sträckan inom Malung-Sälens kommun. Turister och långväga resenärer hänvisas i huvudsak till linje 133.

Dalatrafikk ställer sig principiellt positiv til att köra trafikk till Trysil i Hedmarks fylke i Norge, förutsatt att det finns ett tillrækkligt stort resandeunderlag så att det är samhällsekonomisk forsvarbart. Parterna ser dock i dagsläget inte ett tillrækkligt resandeunderlag på sträckan. Siden planene om bygging av kjøpesenter ved flyplassen er utsatt, vil det være behov for få arbeidsreisende med kollektivtransport til og fra flyplassen. Dette kan endres ved endret aktivitet på og ved flyplassen, og en må da se på dette behovet på nytt. Hedmark Trafikk er positive til en grenseoverskridende trafikk i regi av Dalatrafikk.

En eventuelt deltakelse, og et samarbeid mellom Dalatrafikk og Hedmark Trafikk (Kollektivselskapet i Innlandet fylke fra 2020) i et grenseoverskridende tilbud kan også være aktuelt. Et tilbud i kun Hedmark Trafikks regi kan ikke utelukkes, og om noe slikt etableres vil

det nok i første stadium kun bli et bestillingstilbud. Hvordan et grenseoverskridende tilbud kan finansieres har ikke vært diskutert.

10.2.3 Kombinasjon av kommersiell trafikk og allmen kollektivtrafikk.

Samverkan mellom länstrafikbolagen och olika kommersiella aktörer, till exempel skid- och badbussen, diskuteras. Alla parter är positiva till att utreda hur detta skulle ske rent administrativt, med avseende på biljetter, priser, tidtabeller etc.

I Trysil har det vinteren 2018/2019 (fra midten av desember til og med påske) vært gjennomført et prøveprosjekt med et samarbeid mellom Hedmark Trafikk og Skistar Trysil med skibuss på strekningen Nybergsund – Innbygda (Trysil sentrum) - Turistsenteret. Denne busskjøringen finansieres av Hedmark Trafikk. I tillegg kjører SkiStar busser som de selv har finansiert, «internt» i fjellet. Fra Turistsenteret og til Fageråsen, og fra Turistsenteret og til Trysilfjellet sør. Det er omstigning mellom bussene på Turistsenteret. Gyldig Skipass gir fri reise med samtlige busser. Det samarbeides om øvrig billettering. Det har i vintersesongen 2018/19 vært 17 900 reisende på strekningen Nybergsund – Innbygda – Turistsenteret. Ca 15 000 av disse reiste med skipass. Dette viser at tilbudet i hovedsak blir benyttet av skiturister.

Med etablering av linjetrafikk over grensen må det utstedes tillatelse. Hvordan dette skal og kan løses har ikke vært diskutert. Det samme gjelder praktiske forhold rundt eventuell kontroll med personer og fortolling på en slik linje. Dersom regulær trafikk blir betydelig, og buss annen kollektivtrafikk blir aktuell, vil reguleringene rundt slike forhold måtte løses.

Sälen buss er i ferd med å etablere seg i Trysil, med planer om å trafikkere strekningen mellom flyplassen og Trysil /Fageråsen.

10.2.4 Flytting av bussdepot

Flytting av bussdepot har vært vurdert, og det er satt av areal til bussdepot ved flyplassen i Sälen. Ett forslag är att flygplatsen är bytespunkt för trafiken mellan Sverige och Norge. Bussar tar passagerare från de båda orterna till flygplatsen, väntar där på avstigande passagerare som kommer med planet, eventuella genomresande byter buss under tiden och så vänder bussarna hem igen. Trafiken kan också vara anropsstyrd, så att den endast kör om någon anmält att de vill åka, vilket kan vara aktuellt i det fall att merparten av flygplatsens passagerare är charterresenärer och därmed har transport ordnad.

10.3 Konklusjon

I dagsläget bedömer kollektivtrafikmyndigheterna i det båda länderna att det inte finns underlag för att köra linjelagd trafik med fasta tidtabeller till eller från flygplatsen eller mellan de båda huvudorterna Sälen och Trysil. Olika upplägg har utretts. Ett med genomgående trafik som kör hela vägen mellan de båda orterna och ett upplägg med bussar som vänder på flygplatsen och eventuella resor som går hela vägen Sälen - Trysil får ett byte på flygplatsen. Inget av dessa bedöms i dagsläget ha tillräckligt resandeunderlag för en turlagd linje.

Parterna har inte uteslutit att det i framtiden kan komma att finnas underlag för allmän linjelagd kollektivtrafik på sträckan och/eller i området. Det kan vara trafik som avgår efter beställning, så kallad anropsstyrd trafik eller linjetrafik som ansluter till vissa flyg med stort antal reguljära resenärer. Parterna kommer att följa flygplatsens utveckling och även Scandinavian Mountains planer för köpcentrumet och nya bedömningar kommer att göras när behov uppstår.

I det fall att Scandinavian mountain AB öppnar lokaler för handel (Scandinavian mountain shopping AB) i området så kommer resandeunderlaget att öka vilket kan leda till att nya diskussioner förs om genomgående trafik.

10.4 Økonomi

Prosjektet har hatt lavere aktivitet enn planlagt, og har et underforbruk i forhold til budsjett.

11. Forslag og ideer

Med etableringen av flyplassen så vil det ganske sikkert være behov for busstransport av charterpassasjerer mellom flyplassene og Trysil. Det er grunn til å tro at dette vil være busser som må kjøre til ganske faste tider, men kun enkelte dager. Disse bussene kan gi en form for reisemuligheter på strekningen. Tilsvarende vil det bli behov for busser mellom flyplassen og Sälenfjellet på svensk side, på hele strekningen fra Hundfjellet og ned til Lindvallen, med stans på mange av hotellene og overnattings- og bostedene. Når denne chartertrafikken kommer i gang, kan denne muligens åpnes for andre enn reisende, f.eks. etter bestilling, og dermed utgjøre kollektive reisemuligheter over grensen.

Dalatrafikkens linje med endestasjon i Hundfjället bør forlenges til flyplassen. Ideelt sett bør det skje samtidig med flyplassens åpning.

Vi hoppas att projektetämnet kommer att leva vidare i andra projekt där man följer utvecklingen av flygplatsen och människors rörelse kring den. Kollektivtrafikförvaltningen Dalatrafik har löpande uppföljning av utvecklingen. BRA blir första flygbolag att avisera trafik till Scandinavian Mountains Airport – Sälen Trysil. De öppnar linjer från Stockholm/Bromma, Göteborg, Malmö, Ängelholm och Växjö. Biljettförsäljningen startar inom kort.

12. Vedlegg

Oversikt over vedlegg:

1. ÅDT ved Magnor. Dette for å beregne hvor mye av trafikken over grensen der som er kollektivreisende med buss. Beregningene viser at ca. 1,3 % av ca antall personreiser over grensen reiser med bussen. Her er det timesavganger. Det går riktignok tog også, men kun 3 avganger hver vei.
2. Fylkesveg 567, ÅDT på grensepasseringen mellom Lutnes og Rörbäcknäs.
3. ÅDT Trafikkdata årsverdier utvalgte punkt i Hedmark. Her er ÅDT for passeringer ved Gränsbo/Flermoen, fv 569. Videre over Støa, RV25.
4. Sesongvariasjon i sysselsetting - Trysil
5. Sysselsettingsstatistikk - Trysil
6. Totalt antall sysselsatte - Trysil 2016
7. Sysselsatte etter arbeidssted fordelt på næringer - Trysil
8. Turistrelaterte overnattinger 2016 - Trysil
9. Sysselsetting etter næring - Trysil
10. Antall boenheter og senger - Trysil 2015
11. Overnattinger hotell camping hytte – Trysil 2018 (Her mangler det noen tall, men de kan vi ikke få pga. konfidensialitet. Mindre enn 3 hotell holdt åpent).
12. Sengeregnskap mars 2017 - Trysil
13. Folkemengde på grunnkrets nivå – Trysil
14. Pendling inn og ut av Trysil
15. Fremtidsscenarioer

I vedlegget Fremtidsscenarioer er det gjort et forsøk på å finne trafikkgrunnlag for forskjellig aktivitetsnivå over året, og videre ukestall for antall reisende på vinter (70 % av trafikken) og lavsesong (30 %), resten av året. Tilslutt et oppsett over hvordan trafikken anslagsvis kan fordeles over ukedagene, - i høysesong. Oppsettet er et utkast som bør videreutvikles dersom det skal brukes videre.