

Begäran om trafikpliktsbeslut

Underlag för beredning och grund för ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut inför upphandling år 2020.

Ärende

Länstrafiken i Norrbotten AB avser att, under hösten/vintern 2018, påbörja upphandling av stomlinjer där avtalen löper ut 2019-12-10, 2020-06-16 samt 2020-12-12. Avtalstiden kommer att löpa på åtta (8) alternativt tio (10) år.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten (RKM) kommer att fatta ett trafikpliktsbeslut på uppdrag av Region Norrbotten. Länstrafiken genomför därefter upphandling på grundval av detta beslut. Därför överlämnas detta underlag för beredning och som grund för ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut.

Bakgrund

Kollektivtrafiken i Norrbotten ska erbjuda förbindelser mellan viktiga målpunkter som till exempel tätorternas busstationer, järnvägsstationer, större arbetsplatser, sjukhus/hälsocentral, universitet samt till/från angränsande län. Kollektivtrafiken och hållplatser/ bytestpunkter/stationer i det prioriterade stråket ska vara tillgänglig för alla.

Enligt nuvarande ägaravtal som började gälla 2010-01-01 har Region Norrbotten ekonomiskt och politiskt ansvar för trafik avseende stomlinjer, dvs. trafik mellan minst två kommunhuvudorter. I trafikförsörjningsprogrammet anges stomlinjer tillhöra prioriterade kollektivtrafikstråk i Norrbotten. På stomlinjetrafiken transporteras även gods som är en viktig förutsättning för att upprätthålla service och tillgänglighet fram för allt i glesbygden. Även kopplingar till ankommande och avgående tåg är viktigt för att möjliggöra långväga resor

Strategisk inriktning för beslutat trafikförsörjningsprogram

Norrbotten är landets största län och till ytan en fjärdedel av Sveriges totala landareal. I Norrbotten bor det cirka 250 000 människor, 2,5 % av landets befolkning, som till övervägande del bor i länets tätorter. Cirka 73 % av invånarna bor med pendlingsavstånd till/från Boden, Kalix, Haparanda, Luleå, Piteå och Älvsbyn. Norrbotten är det enda svenska län som har landgräns till två andra länder. Arbets- och studiependling finns även mellan Finland, Norge och Sverige, även om det är vanligast mellan Finland och Sverige. Det är därför av stor betydelse att kommunikationer och infrastruktur fungerar och att samordning av kollektivtrafik utvecklas, såväl inom landet som över landgränserna. Som det ser ut idag pendlar en stor andel människor med bil till och från arbete och studier. Även vid besök till sjukvården

används bil i stor utsträckning, antingen att den besökande kör själv eller får skjuts. Målet är att fler ska åka kollektivt.

I det beslutade trafikförsörjningsprogrammet finns strategiska mål för områdena; tillgänglighet, resenärens, miljö och ekonomi.

Vad gäller **tillgänglighet** ska kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla i hela systemet och vara ett sammanhållet system mellan regional och lokal trafik samt mellan länet och angränsande länder och län.

- Kollektivtrafiken ska erbjuda alla resenärer möjlighet att i sitt vardagsresande, i första hand mellan bostad, arbete och utbildning, resa med buss, tåg eller sjöfart och samtidigt bidra till ökad tillgänglighet och rörlighet.
- År 2020 ska 25 %, år 2025 ska 50 % och år 2030 ska 100 % av de utpekade hållplatser/bytespunkter/stationer vara tillgänglighetsanpassade.

I underlaget för trafikpliktsbeslut sätts ambitionsnivån för vilka linjer som ska upphandlas i Norrbotten. Målet är att erbjuda så många medborgare som möjligt en god tillgänglighet till kollektivtrafik.

För resenärens ska kollektivtrafiken vara enkel, attraktiv, användbar och jämställd med utgångspunkt från resenärens behov.

- År 2025 ska resandet med kollektivtrafiken ha ökat med 10 till 15 % jämfört med år 2015. År 2030 ska resandet med kollektivtrafiken ha ökat med 25 till 30 % jämfört med år 2015
- År 2025 respektive år 2030 ska resandets marknadsandel ha ökat med 0,5 % årligen jämfört med år 2015.
- Årligen ska minst 67 % av resenärerna/kunderna och 57 % av allmänheten vara nöjda och tycka att kollektivtrafiken är attraktiv i Norrbotten.
- År 2025 ska beläggning vara minst 15 % i Norrbotten (antal personer som reser per snitt per fordon) År 2030 ska beläggning vara minst 20 % i Norrbotten (antal personer som reser per snitt per fordon)
- År 2025 ska resenärens kunna resa till varje kommunhuvudort och vara framme senast kl 10.00 och resa därifrån efter kl 16.00 samma dag. År 2030 ska resenärens kunna arbetspendla och arbeta mellan kl 07.00 – 18.00 på varje kommunhuvudort.
- År 2030 ska kollektivtrafiken i länet vara jämställt, det vill säga att män och kvinnor ska nyttja kollektivtrafiken i samma omfattning.

När det handlar om **miljö** ska kollektivtrafiken vara det bästa miljövalet för resenärens, ett miljövänligt sätt att resa

- År 2030 ska minst 90 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfri energi. Eller nettoutsläppen av koldioxid vara högst åtta gram per personkilometer.

- År 2030 ska kollektivtrafiken använda 25 % mindre energi per personkilometer jämfört med 2007, eller vara högst 0,15 kWh per personkilometer.
- Öka antalet elcyklar i länet

Vad gäller **ekonomi** ska kollektivtrafiken möjliggöra en resa för alla

- Kollektivtrafiken planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet. Kostnadstäckningsgraden ska totalt ligga på minst 50 % för stom- och tätortstrafik i länet
- Kostnadstäckningsgrad under 20 % ska granskas och utvärderas

Arbete som pågår för att uppnå målen med kollektivtrafiken i Norrbotten.

Vad gäller **tillgänglighet** och **resenären** ska det i underlaget för trafikpliktsbeslut sättas ambitionsnivå för vilka linjer som ska upphandlas i Norrbotten. Trafikpliktsbeslutet och utformningen av linjenätet ska således spegla ambitionen om tillgänglighet och att så många medborgare som möjligt ska kunna använda sig av kollektivtrafiken. Dessutom ska kollektivtrafiken omhänderta nuvarande och framtida resenärers behov av transporter, varpå antal resande kommer att öka.

I underlaget för trafikpliktsbeslut sätts ambitionsnivån för vilka linjer som ska upphandlas i Norrbotten.

Beträffande **miljö** kommer Länstrafiken att arbeta med två alternativ för att klara miljömålet. Det ena siktar mot att år 2030 ska minst 90 % av kollektivtrafikens persontransportarbete utföras med fossilfritt bränsle. Det andra alternativet blir en alternativ omställning mot fossilfri kollektivtrafik. Syftet är få en flexiblar lösning på en övergång mot en fossilfri kollektivtrafik, där delar av trafiken ska bedrivas med fossilfritt drivmedel och ställa om under avtalsperioden. Det ger finansierarna möjlighet att välja ambitionsnivå utifrån de ekonomiska ramarna.

Det **ekonomiska** målet om att är att kollektivtrafiken planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet och att kostnadstäckningsgraden för stom- och tätortstrafik ligger över 50 %. Linjer med kostnadstäckning lägre än 20 % ska utvärderas och granskas. Länstrafiken ska under den kommande perioden kontinuerligt arbeta med att utveckla styrning, ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi tillsammans med RKM och Region Norrbotten. Det kommer att innebära en större möjlighet att parera och hantera ekonomiska avvikelser proaktivt. I avtal kommer en omförhandlingsklausul införas för att hantera strukturomförändringar såsom t.ex. överflyttning från buss till tåg och utvecklingen av drivmedel. Länstrafiken ska aktivt arbeta med både att öka intäkter och resande kollektivt under avtalsperioden och ständigt arbeta för hög kostnadseffektivitet. Länstrafiken avser även att denna

gång att lägga samman linjer med avsikt att fler trafikföretag ska lägga anbud samt att mindre lönsamma linjer ska kunna ingå i ett paket av linjer.

Ett viktigt arbete är också att Länstrafiken samarbetar med lokaltrafiken i olika kommuner för att hitta bästa möjliga nytta och synergier mellan länets orter. Det är dock viktigt att man även tittar på upplevelsen då lokaltrafikens låggolvsbussar ofta har sämre komfort än länsbussarna.

Kostnadsutveckling kollektivtrafik Norrbotten 2013-2018

Kostnaderna för kollektivtrafiken har ökat i såväl Norrbotten som i hela Sverige. Det är därför angeläget att tillse att länets kollektivtrafik är så kostnadseffektiv som möjligt. Medborgarna ska kunna dra nytta av en kollektivtrafik med ett noggrant anpassat utbud. Nedan ses en tabell som visar kostnadsutvecklingen av kollektivtrafiken de senaste åren.

År	Beslutad budget	Utfall	Differens
2013 ^{*)}	65 250	63 763	**)+1 487
2014 ^{*)}	64 500	62 528	**)+1 972
2015	64 500	71 455	-6 955
2016	66 000	68 792	-2 792
2017	66 300	81 733	-15 433
2018	76 800		

Tabell 1: Kostnadsutveckling Länstrafiken i Norrbotten 2013-2018

Risker

Det finns en del risker genom de långa avtalsperioder som är aktuella för upphandling av stomlinjenät. Under avtalsperioden kan det uppkomma aspekter som kan vara svåra att förutspå i samband med att avtal ingicks. Upphandlingsperioder på 8 – 10 år gör att det kan vara svårt att t.ex. göra omfattande förändringar av trafik på kort sikt. En annan aspekt är de tekniska innovationer som just nu präglar drivmedelsindustrin. Även godshanteringen i länet har utmaningar då bussgods idag serverar orter som inte kan få service med kommersiella krafter.

Trafikpliktens omfattning

Trafikpliktsbeslut ska fattas i enlighet med den inriktning som beskrivs i dokumentet.

Kollektivtrafikens stomlinjenät ska omfatta Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Överkalix och Övertorneå i länet samt inkludera vissa länsöverskridande linjer. För den kommande upphandlingen är trafiken mellan de flesta tätorter aktuell.

Förändringar i dagens stomlinjenät inför kommande upphandlingsperiod

Enligt gällande trafikförsörjningsprogram ska RKM utvärdera linjer som har en lägre kostnadstäckning än 20 procent och inför kommande upphandling är det tre linjer som har utvärderats. Inriktningen är att inte upphandla denna trafik i kommande period. Argumenten för att inte upphandla denna trafik är att kostnaden inte motsvarar nyttan.

Linje	Sträcka	Kostnadstäckning	Avtal upphör
24	Malå-Arvidsjaur	7,82	2019-12-14
25	Sorsele-Arvidsjaur	6,81	"
36	Piteå-Älvsbyn-Jokkmokk	21,32	"

Analys av linje 24

Linjen trafikeras året om och utförs måndag-fredag. Under sommarperioden utförs trafik med en dubbeltur, övrig tid med två dubbelturer och två fordon varav ett går från Arvidsjaur till Malå och retur tillbaka. Det är grundskolelever till skolan i Malå som nyttjar dessa turer dvs. inom Västerbottens län. Den andra bussen startar i Malå mot Arvidsjaur och retur tillbaka på eftermiddagen och på dessa turer åker gymnasieelever från Malå till skolan i Arvidsjaur. I genomsnitt är det 5 -7 personer som reser på dessa turer. Huvuddelen är skolresor. Trafiken bedrivs gemensamt med Länstrafiken i Västerbotten och fördelning av kostnader och intäkter sker efter kilometerproduktion i respektive län. Norrbottens del uppgår till 64,3 procent. Trafikunderskottet på linjen uppgår till 1,23 Mkr.

Konsekvensen för att ta bort linjen blir att gymnasieelever från Malå kommer att söka andra utbildningsorter vilket kommer att drabba Arvidsjaurskommun som anser denna trafik viktig för skolan på flera sätt.

Analys av linje 25

Linjen trafikeras idag enbart skoldagar dvs. 178 dagar per år och det är framförallt gymnasieelever från Sorsele som åker till skolan i Arvidsjaur. Genomsnittsresande per tur uppgår till 8-9 st. Trafiken bedrivs gemensamt med Länstrafiken i Västerbotten och fördelning av kostnader och intäkter sker efter kilometerproduktion i respektive län. Norrbottens del uppgår till 64 procent. Trafikunderskottet på linjen uppgår till 684 tkr. Konsekvensen för

att ta bort linjen blir att gymnasieelever från Sorsele kommer att söka andra utbildningsorter vilket kommer att drabba Arvidsjaurs kommun som anser denna trafik viktig för skolans fortsatta verksamhet.

Analys av linje 36

Linjen trafikerar sträckan Piteå-Älvsbyn-Jokkmokk går en dubbeltur vardagar året om. Genomsnittsresande per dag är 6-7. De skolelever som idag åker på eftermiddagen från Jokkmokk till Kåbdalis kan åka med en lokal linje som Jokkmokks kommun finansierar. För resenärer mellan Piteå-Älvsbyn finns en stomlinje, linje 32, som kan nyttjas. Om behov av trafik uppstår mellan Älvsbyn och Storforsen kan en lokal linje inom Älvsbyns kommun utökas. Att ta upphöra med linje 36 medför således inte några uppenbara negativa konsekvenser, då resenärerna kan välja alternativa busslinjer.

Kommande strukturförändringar som rör buss och tågtrafiken Sträckan Luleå-Boden

I april 2019 startar pendeltågstrafik på sträckan Luleå-Boden. I dagläget pågår ett projekt där Länstrafiken, RKM, Luleå kommun, Bodens kommun och LLT gemensamt analyserar trafiken på ovan nämnda sträcka. Syftet är att få ett optimalt och effektivt nyttjande av trafiken som sker med både buss och tåg. Under år 2017 var det ca 500 000 bussresenärer på denna sträcka. En viktig inriktning när tågpendeln finns på plats är att skapa ett totalt trafikflöde som stimulerar att man tar tåget för att minska miljöbelastningen och effektivisera restiden mellan Luleå-Boden. Ambitionen är att bussturer anpassas till tågets avgångstider för att undvika parallelltrafik

Sträckan Haparanda-Luleå

Länstrafiken ska, om politiska beslut senare fattas, möjliggöra anpassning av busstrafiken på sträckan Luleå-Haparanda när den planerade pendeltågstrafiken på denna sträcka påbörjas.

I kommande upphandling av busstrafiken på Norrlandskusten måste förutsättningar finnas att anpassa busstrafiken den dagen tågtrafiken startar för att undvika parallelltrafik med tåg-buss.

Finansiering av trafik

Som det finns beskrivet tidigare i dokumentet ska kollektivtrafiken planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet. Kostnadstäckningsgraden ska totalt ligga på minst 50 % för stom- och tätortstrafik i länet och kostnadstäckningsgrad under 20 % ska granskas och utvärderas

År 2017 uppgick trafik kostnaderna för den trafik som ska upphandlas till 132 Mkr. Personintäkter för samma period på trafiken visar 79 Mkr samt finansiering från Trafikverket ca 10 Mkr ger en kostnadstäckning på 67,4

procent vilket ligger över målet i trafikförsörjningsprogrammet på 50 procent kostnadstäckning.

Idag får Norrbotten statlig ersättning från Trafikverket på busstrafik mellan Haparanda-Piteå vilket uppgår till ca 5 miljoner för Norrbotten. Denna ersättning kommer att minska, eller helt upphöra på sträckan, om Trafikverket kommer att finansiera pendeltågstrafiken Haparanda-Luleå. Ett exempel på att detta kan ske är linje 10 som trafikerar sträckan Kiruna-Luleå. För år 2017 finansierade Trafikverket linjen med ca 3,2 Mkr. Från och med år 2018 har finansieringen helt upphört eftersom Norrtåg trafikerar samma sträcka.

På de linjer (21, 26, 44 och 100) som är aktuella för upphandling finansierar Trafikverket totalt ca 10 Mkr för år 2018 och 2019.

Nytt samverkansavtal med Trafikverket avseende dessa linjer kommer att förhandlas och nytt avtal tecknas från och med december 2019.

Norrlandskusten, linje 26 Arjeplog-Skellefteå

Både Norrlandskustens linjer och linje 26 Arjeplog-Arvidsjaur-Skellefteå upphandlas gemensamt tillsammans med Länstrafiken i Västerbotten.

Planerad tidplan för upphandlingsarbetet med trafikstart juni och december 2020

Förannonsering	September 2018
Annons samt	
Upphandlingsunderlag utskick	November 2018
Anbudsdag	Mars 2019
Utvärdering	April 2019
Tilldelning	Maj 2019
Kontraktsskrivning	Juni 2019
Trafikstart	Juni samt december 2020

På den trafik som upphör i december 2019 förkortas räkningstiden till minst 35 dagar enligt lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna för att kunna ta ett tidigare beslut.

Idag är inte datum för styrelse och direktion fastställda för år 2019 och därför kan tidplanen förändras eftersom beslut för antagande av stomlinjer ska beslutas där.