

2014-04-02

Kollektivtrafikmyndigheterna i Jämtland,
Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten

Norrtågstrafiken – långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut inför operatörsupphandling

Ärende

Norrtåg avser att under 2014 starta en operatörsupphandling avseende Norrtågstrafiken för perioden 2016-08-19 till minst 2021-06-30. Norrtåg AB behöver ett trafikpliktsbeslut från de fyra kollektivtrafikmyndigheterna för att kunna genomföra denna upphandling. Styrelsen för Norrtåg AB överlämnar därför detta underlag för beredning och som grund för ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut. Norrtåg emotser ett beslut senast i augusti 2014 för att kunna inleda upphandlingen i anslutning till sommaren.

Bakgrund

Riksdagen fattade 2006 beslut om genomförandet av ett tioårigt utvecklingsprojekt avseende persontågstrafik i de fyra nordligaste länen, Norrtåg. Överenskommelsen med staten utgår från Botniabaneavtalet och omfattar ett Norrtågsavtal inklusive flera finansieringsöverenskommelser. Trafikhuvudmännen bildade för genomförandet ett aktiebolag, Norrtåg AB, för att samordna, planera och genomföra Norrtågstrafiken. Norrtågstrafiken har nu pågått i snart fyra år (2010-2014) med en trafik i successiv utveckling och i full trafik sedan december 2012.

Överenskommelsen om Norrtågstrafiken mellan de fyra nordliga länen bygger på ett solidariskt åtagande om ett sammanhållet trafiksystem. Finansieringsmodellen mellan länen är definierad i ett gemensamt konsortialavtal som bygger på att man delar på den gemensamma kostnadsmassan. Ändringar i trafikutbud påverkar kostnaderna för de övriga finansierarna.

Gentemot staten utgör Huvudavtalet för Botniabanan samt det 10-åriga avtalet om Norrtågstrafiken grunden för samarbetet. Därutöver finns ett långsiktigt borgensåtagande avseende fordonsfinansiering.

Landstingen fattade 2008 ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsbeslut i form av en trafikbeställning. Detta beslut låg till grund för Norrtåg AB att inleda upphandlingsprocesser avseende fordon, trafik och verkstad. Det inriktningsbeslut med tillhörande trafikpliktsbeslut som nu ska fattas är en avstämning av länens långsiktiga viljeinriktning inför den kommande operatörsupphandlingen, vilket effektueras i formella trafikpliktsbeslut.

Finansiering av trafik

Årligen lägger Kollektivtrafikmyndigheterna en beställning till Norrtåg AB för att i detalj definiera trafikbeställningen för den kommande 12-månadersperioden. Det är i denna process parterna styr det finansiella

åtagande varje län tar på sig årligen. Norrtåg AB justerar uppdraget till operatören utifrån respektive läns trafikbeställning.

Trafiken är idag upphandlad som tjänstekoncession vilket innebär att operatören tar affärsrisken och får biljettintäkterna. Staten och regionen finansierar den nettokostnad som återstår. Finansieringsmodellen för trafiken inom Norrtåg är reglerad i avtalet mellan staten och de fyra norrlandslänen. Hittills har hälften av de offentliga kostnaderna finansierats av staten och den andra hälften av de fyra norrlandstingen. Det finns fyra statliga finansieringsformer:

- Finansiering fram till 2025 av trafik på Botniabanan, enligt Huvudavtalet mellan stat och region, motsvarande som mest sex dubbelturer dock frånräknat kommersiell trafik. Idag finansierar staten därför tre dubbelturer för ca 20 mkr/år.
- Övertagande av befintlig statligt finansierad trafik Sundsvall-Storlien och Luleå-Kiruna, finansierat med ca 15 mkr/år fram till 2021
- Finansiering av ny tillkommande trafik, benämnd Utvecklad trafik, enligt principen ”en regional krona, en statlig krona” dock maximalt 30 mkr/år fram till augusti 2016. En politisk process pågår för förlängning av denna finansiering men någon överenskommelse finns idag inte.
- Under avtalsperioden har det funnits ett statligt fordonsinvesteringsstöd till regionala spårfordon men detta försvinner 2016 ca 19 mkr/år.

Förslag till beslut

Kollektivtrafikmyndigheten i X län beslutar att föreslå landstinget X att beställa trafik utifrån ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsperspektiv kring den framtida Norrtågstrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten har därefter att fatta nödvändiga trafikpliktsbeslut enligt den inriktning som beskrivs i dokumentet.

Inriktningen är att trafiken ska motsvara de aktuella trafikvolymerna i Tågplan 15 med återställning av trafik som berörts av de temporära infrastrukturbegränsningarna vid Storlien respektive Boden-Bastuträsk. Norrtåg ska, om politiska beslut senare fattas, möjliggöra för utökad kapacitet och utbud på befintliga linjer samt för trafik genom upphandlingsoptioner avseende följande linjer:

- Luleå-Haparanda (Oulu Finland)
- Kiruna-Narvik
- Nya pendlingslinjer Sundsvall-Sollefteå/Långsele, Älvsbyn-Boden-Luleå och Gällivare-Kiruna
- Sammanbindning mellan Norrtågs trafik i Ånge och X-trafiks i Ljusdal
- Direkttrafik från Storlien till Trondheim när infrastrukturen så medger

Norrtågstrafiken

Norrtågstrafiken går allt bättre. Resandet och intäkterna ökar kraftigt samtidigt som fordonsfel och andra störningar minskar. Trafiken omfattar idag sex linjer i fyra trafikområden med 80 avgångar dagligen, måndag till fredag, eller cirka 2 000 avgångar per månad. Norrtåg trafikerar totalt 1500 km järnvägsspår i Norrland. Verksamheten sysselsätter cirka 200 personer direkt och ett stort antal indirekt kring infrastruktur och försäljning. Miljöeffekterna är betydande och den regionala utvecklingen har fått en stor effekt i flera stråk. Den positiva resandeutvecklingen håller i sig. I oktober 2013 gjordes 140 000 resor och på helåret 2013 gjordes 1 300 000 resor, en ökning med 31 % för perioden september-december jämfört med samma period 2012.

Sundsvall-Östersund-Duved-Storlien-Trondheim

Trafiken på sträckan är idag nio dubbelturer per vardag på huvudsträckan Sundsvall-Östersund, fem på Östersund-Åre/Duved samt två på Åre/Duved-Storlien (alla dagar). Utbudet på Sundsvall-Östersund under B-period (sommar, jul och nyår) är sju (tre Östersund-Åre/Duved) och under helger fem dubbelturer (tre Östersund-Åre/Duved). Trafikverket har som krav att det ska finnas två direktförbindelser dagligen Sundsvall-Trondheim. Sträckan trafikeras med fyra fordon. Viss parallell kommersiell trafik förekommer.

På norska sidan planeras en elektrifiering av banan kring 2018 vilket ytterligare kan förändra förutsättningarna för trafiken positivt. Trafiken är stabil och körs normalt utan problem men är nu drabbad av en störning då banan från Storlien är avstängd, oklart hur länge och hur omfattande.

Hösten 2013 var antalet resenärer i snitt 38 000 per månad, totalt under året 390 000. Ökningen för tiden september-december jämfört med 2012 har varit 31 %. En fortsatt tillväxt på 10-15 % per år ger 480 000-600 000 resor per år under kommande femårsperiod.

Norrtågs sammanvägda bedömning inför den kommande avtalsperioden är:

- Resandeökningen, främst mellan Sundsvall-Östersund, kan motivera att förtäta trafiken
- Elektrifieringen av Meråkersbanan kommer att leda till direkttåg Sverige-Norge, ännu oklart om Norrtåg eller annan part ska köra denna trafik. Flera turer mot Trondheim är en långsiktig ambition.
- Sammanbindning mellan Norrtågstrafiken i Ånge och regiontågtrafiken i Gävleborg i Ljusdal

Sundsvall-Umeå

I det gällande Botniabaneavtalet mellan staten och regionen förbinder sig parterna att ha som målsättning att köra 12 dubbelturer på sträckan, regionen har åtagit sig att sex av dessa dubbelturer. Idag trafikerar Norrtåg nio dubbelturer vardagar parallellt med tre kommersiella dubbelturer. Utbudet under B-period är sex och under helger fem dubbelturer. Viss parallell trafik förekommer på linjen och kan komma att öka. Sträckan trafikeras med fem fordon.

Trafikverket har som krav att samtliga turer ska gå heldragna mellan Sundsvall-Umeå. En komplexitet är att avtalet mellan staten och regionen bygger på att den statliga finansieringen är kopplat till det kommersiella utbudet på sträckan. Statens andel kan därför vara flexibel med allt från 0 till 6 statligt beställda Norrtågsturer beroende på hur många turer SJ eller annan

kommersiell aktör kör på sträckan. Om statens andel blir mindre riskerar de regionala pendlingsmöjligheterna att försämrans varför en regional beredskap måste finnas för att säkerställa en grundläggande trafiknivå.

Resandet är över 55 000 resor/månad på sträckan. I jämförelse med perioden september-december 2012 har resandet ökat 17 %. Totalt 2013 har 540 000 resor genomförts på linjen. Detta utöver resandet med kommersiell trafik. En fortsatt tillväxt med 10-20 % per år ger 950 000-1 300 000 resor per år under kommande femårsperiod.

Norrtågs sammanvägda bedömning inför den kommande avtalsperioden är:

- Resandeökningen kan motivera både mer kapacitet och ett större utbud speciellt avseende sträckan Örnsköldsvik-Umeå där det kan finnas olika tekniska lösningar för att åstadkomma detta
- Ny pendlingslinje Sundsvall-Sollefteå/Långsele kan bli aktuell

Umeå-Vännäs-Lycksele

Trafiken Umeå-Vännäs-Lycksele omfattar två linjer, Umeå-Vännäs samt dieselsträckan Umeå-Lycksele. Pendellinjen Umeå-Vännäs fungerar bra och det finns inga omedelbara förändringsbehov.

Trafiken på sträckan Umeå-Vännäs är idag nio dubbelturer vardagar, ingen helgtrafik, på sträckan Umeå-Lycksele fyra dubbelturer vardagar, varav en som trafikerar Lycksele-Vännäs samt 2,5 dubbeltur lördag och söndag. Sträckorna trafikeras med två fordon, varav ett dieseltåg.

Resandeökningen på pendelsträckan Umeå-Vännäs har från och med augusti varit kraftig. Antalet resenärer är 15 000 per månad, totalt under året genomfördes 122 000 resor. Ökningen sett till helår jämfört med 2012 är 38 % och för perioden september-december hela 45 %. En fortsatt tillväxt för Umeå-Vännäs med 10-20 % per år ger 200 000-290 000 resor per år inom de kommande fem åren.

Resandet Umeå-Lycksele har varit stabilt runt 6 000 per månad, ökningen för 2013 var 13 %. Totalt under året har 65 000 resor genomförts på linjen. En fortsatt tillväxt för Umeå-Lycksele med 10-20 % per år ger 100 000-140 000 resor per år inom de kommande fem åren.

Norrtågs sammanvägda bedömning inför avtalsperioden är att:

- Resandeökningen Umeå-Vännäs kan motivera att trafiken förtätas
- Det bör finnas öppningar för alternativa trafiklösningar på Tvärbanan för att skapa största möjliga flexibilitet för den framtida trafikeringen

Umeå-Luleå-Kiruna-Narvik

Trafiken norr om Umeå ska ses som ett sammanhängande trafiksystem. På sträckan Luleå-Kiruna är de dimensionerande förutsättningarna att det ska finnas förbindelser i vardera riktningen morgon och sen eftermiddag. Totalt tre dubbelturer alla dagar. Angeläget är att minst en dubbeltur i vardera riktningen har en koppling mellan Kiruna-Umeå, gärna som direkttåg eller med snabb omstigning i Boden.

Sträckan Umeå-Luleå har samma grundkrav på trafikering, förbindelser i vardera riktningen morgon och sen eftermiddag. Totalt tre dubbelturer vardagar. Utbudet under B-period och helger är två dubbelturer. Under 2014-

2016 har sträckan Boden-Bastuträsk drabbats av stora störningar i infrastrukturen. Trafikutbudet måste anpassas till dessa nya förhållanden.

Hela trafikområdet har parallell nattågstrafik som kan komplettera och också konkurrera. Norrtågstrafiken trafikeras med tre till fyra fordon. Totalt uppgår resandet Luleå-Kiruna till 93 000 resenärer, i snitt reser 8 000 per månad. En ökning med 17 % jämfört med 2012. En fortsatt tillväxt med 10-15 % per år ger 150 000-180 000 resor per år under kommande femårsperiod.

Umeå-Luleå har 5 000 resor per månad, totalt 47 000 under 2013. Resandeökningen under oktober-december 2013 var 21 %. En tillväxt med 10 % per år ger 75 000-100 000 resor per år under kommande femårsperiod.

Norrtågs sammanvägda bedömning inför avtalsperioden är att följande trafik kan bli aktuell:

- Trafik Luleå-Haparanda och en koppling till den finska nationella persontågstrafiken mot Oulu
- Ny pendlingstrafik Älvsbyn-Boden-Luleå samt Gällivare-Kiruna
- En återetablering av trafik Kiruna-Narvik

För kännedom
Jämtlands läns landsting
Landstinget Västernorrland
Västerbottens läns landsting
Norrbottens läns landsting