

**§ 47****Region Norrbottens trafikbeställning**

Dnr 00198-2021

**Regionala utvecklingsnämndens beslut**

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige besluta att:

1. Den trafikbeställning som Region Norrbotten gjorde 2018 avseende stomlinjer ligger fast.
2. I samband med upphandling av busstrafik ska två bränslealternativ ingå, HVO (förnybar diesel) och diesel.
3. I samband med upphandling av busstrafik ska alternativet med fossilfritt bränsle utgå på grund av regionens minskade ekonomiska ramar gällande kollektivtrafik.

**Ärendets behandling vid sammanträdet**

Helena Öhlund (S), Anita Gustavsson (S), Daniel Persson (S), Lennart Thörnlund (S) och Jan-Anders Perdahl (V) yrkar att:

1. Den trafikbeställning som Region Norrbotten gjorde 2018 avseende stomlinjer ligger fast med ansvar för den faktiska finansieringen.
2. I samband med upphandling av busstrafik ska flera bränslealternativ ingå.

Nils-Olov Lindfors (C) och Lage Hortlund (SD) yrkar på det liggande förslaget.

Ordföranden ställer förslagen mot varandra och finner att det liggande förslaget vunnit nämndens bifall.

**Reservationer**

Helena Öhlund (S), Anita Gustavsson (S), Daniel Persson (S), Lennart Thörnlund (S) och Jan-Anders Perdahl (V) reserverar sig till förmån för eget förslag.

**Yttrande till beslutsförslaget**

Det pågående projektet med att ta fram en ny trafikkartan för länet kommer, tillsammans med ett reviderat Trafikförsörjningsprogram att bli avgörande för hur trafikbeställningen i framtiden ska se ut. Dessa kommer också att ligga till grund för framtagandet av ett nytt samarbetsavtal mellan Region Norrbotten och länets 14 kommuner. Först när dessa finns på plats kan det bli aktuellt med en förändring av trafikbeställningen gällande de så kallade stomlinjerna.

## Sammanfattning

Regionala kollektivtrafikmyndighetens direktion har önskat ett förtydligande gällande om den trafikbeställning som regionen gjorde 2018 fortfarande gäller, och om de linjer som beställdes då fortfarande ska finnas kvar. En annan fråga som också önskades svar på var huruvida kravet på fossilfritt bränsle ska kvarstå som krav i upphandlingarna.

## Ärendet

### Bakgrund

Region Norrbotten är beställare och finansär av kollektivtrafik med buss som går mellan minst två kommunhuvudorter, så kallade stomlinjer. Trafikförsörjningsprogrammet som beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) pekar ut den strategiska inriktningen för länets kollektivtrafik och ska ligga till grund för den trafikbeställning som görs.

Regionfullmäktige beslutade 21-22 november 2018 (§129) att uppdra till den regionala kollektivtrafikmyndigheten att upprätta ett trafikpliktsbeslut utifrån ett långsiktigt utvecklings- och finansieringsperspektiv som redovisats i separat bilaga. Detta inför att ny upphandling av trafik skulle göras på stomlinjer där avtalen var på väg att löpa ut (2019-12-10, 2020-06-16 samt 2020-12-12). I beslutet framgick inget om linjesträckning eller turtäthet, endast vilka kommuner som kollektivtrafikens stomlinjenät ska omfatta: Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå samt inkludera vissa länsöverskridande linjer.

Den 14 december 2018 beslutade regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) direktion om allmän trafikplikt på följande linjer:

Linje	Sträcka
26	Arjeplog – Arvidsjaur – Skellefteå
44	Gällivare – Jokkmokk – Boden – Luleå
53	Kiruna – Pajala – Övertorneå – Haparanda
54	Pajala – Övertorneå – Haparanda
63	Övertorneå – Kalix
14	Luleå - Piteå
46	Pajala – Gällivare
21	Arvidsjaur – Älvsbyn – Boden – Luleå
31	Älvsbyn – Luleå
32	Älvsbyn – Piteå
23	Boden – Sunderbyn – Luleå
28	Boden – Sunderbyn – Luleå

Linje	Sträcka
29	Boden – Avan – Luleå
30	Boden – Luleå
97	Boden – Luleå
20/100	Haparanda – Luleå – Umeå
15*	Råneå – Sunderby sjukhus

\* Linjen upphör juni 2021.

### Region Norrbottens finansiering av kollektivtrafik

Nedan beskrivs den budget som regionala utvecklingsnämnden beslutat om i sin plan för år 2021-2023.

	2020 (tkr)	2021 (tkr)	Förändring jmf 2020 exkl pris- förändring
Länstrafiken Norrbotten AB	86 500,0	79 500,0	-7 000,0
Norrtåg AB	28 927,0	35 137,0	4 862,0
<b>Summa:</b>	<b>115 427,0</b>	<b>114 637,0</b>	

Regionala utvecklingsnämnden har beslutat om minskad budgetram för stomlinjetrafiken enligt ovan. Bakgrunden till detta är att hela regionen har ett sparkrav på sin verksamhet samt att en del av budgeten för kollektivtrafiken (2 mkr) har omfördelats från busstrafiken till tågtrafiken avseende sträckan Haparanda - Luleå, enligt beslut i landstingsstyrelsen 30 september 2015 (§204 Ansökan om driftsbidrag för finansiering av tågtrafik på Haparandabanan, dnr 2920-2015).

Med anledning av regionens minskade budget för busstrafiken har direktionen i regionala kollektivtrafikmyndigheten önskat ett förtydligande gällande om den trafikbeställning avseende stomlinjetrafiken som regionen gjorde 2018 fortfarande gäller, och om de linjer som då beställdes fortfarande ska finnas kvar. Dessa linjer behöver dock ses över inom ramen för kommande revidering av Trafikförsörjningsprogrammet och det pågående projektet ÅkerBär som handlar om att ta fram en ny trafikarta för länet. En annan fråga som också önskades svar på var huruvida kravet på fossilfritt bränsle ska kvarstå som alternativ i upphandlingarna.

Den 28-29 oktober 2020 beslutade regionfullmäktige (§ 91 Finansiering av underskott 2019 och uppsägning av samarbetsavtal – Kollektivtrafiken, Dnr 1267-2020) att säga upp nuvarande samarbetsavtal mellan Region Norrbotten och Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Gällivare, Haparanda, Jokkmokk, Kalix, Kiruna, Luleå, Pajala, Piteå, Älvsbyn, Övertorneå och Övertorneå kommun. Regiondirektören fick i uppdrag att tillsammans med länets kommuner

ta fram förslag på hur ett nytt samarbetsavtal kan utformas. Detta innebär att nuvarande samarbetsavtal gällande kostnadsfördelning gäller som längst till och med 31 december 2022.

### **Pågående arbete och utmaningar**

Trafikbeställningen ska gå hand i hand med trafikförsörjningsprogrammet. Med tanke på den strukturförändring som utvecklingen av tågtrafiken innebär för länet och de utmaningar som kollektivtrafiken fått möta under den fortfarande pågående pandemin är det viktigt att trafikförsörjningsprogrammet revideras under året för att ta höjd för dessa förändringar.

I början av året har projektet ÅkerBär startats upp under ledning av RKM. Projektet syftar till att ta fram en ny trafikarta med bättre samordning av buss- och tågtrafik i Norrbotten och därigenom få till ett attraktivt trafiksystem som får fler att resa kollektivt och samtidigt minska kostnaderna. Här är det viktigt att se hur tåg och buss samverkar. Regionen deltar i arbetet tillsammans med kommunerna.

Som ett led i att regionen sagt upp samverkansavtalet har ett arbete startats upp med att på politisk nivå börja diskutera hur man ser på kollektivtrafikens framtid i länet och vad regionen och länets kommuner är villiga att betala för kollektivtrafiken. En politisk styrgrupp med representanter från Region Norrbotten samt Norrbottens Kommuner har tillsatts. En del i arbetet består av att ta fram förslag till ett nytt samverkansavtal som kan komma att inarbetas i RKM:s förbundsordning som samtidigt kommer att revideras. En viktig del här är att se över budgetprocessen och den ekonomiska styrningen.

Under våren 2020 har Region Norrbotten deltagit i upphandlingsarbetet av busstrafik på norrlandskusten tillsammans med Länstrafiken Norrbotten (samt Länstrafiken Västerbotten). Vid framtagandet av ny tidtabell har regionen bevakat att busstrafiken (sträckan Haparanda-Umeå) inte går parallellt med Norrtågstrafiken. Här har antalet busslinjer och turer därför minskats och lett till viss besparing.

En upphandling av busstrafiken på två år (istället för som tidigare 8-10 år) ger verksamheten större flexibilitet de närmaste åren. Om även kravet på ett fossilfritt alternativ släpps och upphandlingen nöjer sig med HVO eller diesel går det att upphandla begagnade fordon. Det gör det lättare för anbudsgivare på korttidsupphandlingar än om specialfordon krävs pga specialbränsle. Ett alternativ för att öka intäkterna kan vara att höja biljettpriserna. Det kan dock vara svårt att bedöma priselasticiteten (hur många procent den efterfrågade kvantiteten förändras då priset ökar med en procent) och vad en prisjustering skulle ge. Risken är att ett högre pris minskar antalet resenärer då resan inte blir lika attraktiv vid ett högre pris.

### **Hållbarhet**

Innan ändringar i stomlinjerna genomförs måste dessa belysas grundligt för att se vilken effekt det kan få för möjligheterna till arbets- och studiependling i länet för kvinnor och män.

Ur miljösynpunkt är fossilfritt bränsle det mest fördelaktiga bränslealternativet. Då regionen ska minska sina kostnader kräver den ekonomiska situationen att i samband med upphandling av trafik välja det billigare bränslealternativet med HVO som ändå är ett steg i rätt riktning.

**Protokollsutdrag skickas till:**

Regional utvecklingsdirektör

Norrbottens regionala kollektivtrafikmyndighet