

## § 149

## Samverkans- och finansieringsavtal avseende persontrafik på Haparandabanan

Dnr 750-2021

### Regionstyrelsens beslut

Regionstyrelsen föreslår fullmäktige besluta att godkänna avtal enligt bilaga.

### Reservation

Marianne Sandström (SD) reserverar sig mot beslutet.

### Yttrande till beslutsförslaget

Att bygga ut kollektivtrafiken i länet går helt i linje med den regionala utvecklingsstrategin. En utbyggnad av persontågtrafiken i länet är ett steg mot ett mer hållbart resande i länet och därför angeläget.

### Sammanfattning

Ett avtal gällande samverkan och finansiering av persontågtrafik på sträckan Luleå – Boden – Kalix – Haparanda har tagits fram mellan den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) och Region Norrbotten, Haparanda kommun, Kalix kommun, Bodens kommun samt Luleå kommun.

Regionala utvecklingsnämnden har 2021-06-02 § 69 föreslagit fullmäktige besluta att godkänna avtal enligt bilaga.

### Ärendets behandling under sammanträdet

Marianne Sandström (SD) föreslår avslå regionala utvecklingsnämndens förslag.

### Beslutsgång

Ordföranden ställer regionala utvecklingsnämndens förslag mot Marianne Sandströms förslag och finner att regionstyrelsen bifaller regionala utvecklingsnämndens förslag.

### Ärendet

#### Bakgrund

Staten, genom Trafikverket, har träffat avtal med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Jämtland avseende samverkan avseende tågtrafik inom norrtågstrafiken från den 1 augusti 2021 till den 9 december 2023 med möjlig förlängning i ett (1) plus ett (1) år. Samverkansavtalet gäller som längst till den 13 december 2025.

Verksamheten på Haparandabanan omfattar för tillfället tre (3) dagliga dubbelturer på sträckan. Diskussion om att utöka verksamheten till att omfatta

fem (5) dagliga dubbelturer på sträckan pågår, men ingår inte i detta samverkansavtal.

Enligt samverkansavtalet bidrar Trafikverket med viss finansiering av verksamheten. Resterande del finansieras av RKM. Avtal avser att reglera denna finansiering och anslutande frågor.

### Driftskostnad

Driftskostnaden utgör den årliga totala faktiska kostnaden för verksamheten som faller på RKM. Driftskostnaden kan öka eller minska beroende på om verksamheten går med överskott eller underskott. Finansiärerna är skyldiga att täcka eventuella underskott enligt överenskomna fördelningsnycklar. Eventuellt överskott ska fördelas enligt samma fördelningsnycklar.

### Finansiering

Finansiärerna har enats om följande fördelningsnycklar för den interna fördelningen av driftskostnaden:

Finansiär	Andel
Bodens kommun	12 %
Haparanda kommun	9 %
Kalix kommun	10 %
Luleå kommun	19 %
Region Norrbotten	50 %

Trafikverket har meddelat att staten kommer att bidra med 3,4 mkr för 2021, 8,2 mkr för 2022 och med 7,7 mkr för 2023. Baserat på ovanstående har parterna enats om följande preliminära budget avseende driftskostnaderna för de inledande tre verksamhetsåren:

Finansiär	2021	2022	2023 (preliminär)
Trafikverket	3,4	8,2	7,7
Bodens kommun	1,1	1,1	1,4
Haparanda kommun	0,8	0,8	1,1
Kalix kommun	0,9	0,9	1,2
Luleå kommun	1,6	1,7	2,3
Region Norrbotten	4,3	4,5	6,0
<b>Beräknad kostnad</b>	<b>12,1 mkr</b>	<b>17,2 mkr</b>	<b>19,7 mkr</b>

### Hållbarhet

Ur miljösynpunkt är det positivt med utökade möjligheter till tågtrafik i länet, det är också ett steg mot ett mer hållbart resande i länet. Den utökade tågtrafiken innebär snabbare resor på flera av sträckorna, för både kvinnor

och män. Tågtrafik är en relativt kostsam verksamhet att bedriva i jämförelse med till exempel busstrafik. Med anledning av detta genomförs trafiken på Haparandabanan som inledningsvis i liten skala för att kunna utvärdera vilken trafik som bör finnas i framtiden.

**Beslutsunderlag:**

Samverkans- och finansieringsavtal Avseende trafikering med tåg av sträckan Luleå – Boden – Kalix – Haparanda  
Regionala utvecklingsnämndens protokoll 2021-06-02 § 69

**Protokollsutdrag skickas till:**

Regional utvecklingsdirektör  
Ekonomi- och planeringsdirektör  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten