

## § 79

# Motion 5-2022 om nedläggning av persontågtrafik

Dnr 303-2022

## Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionfullmäktige avslå motionen.

## Yttrande till beslutsförslaget

I princip all kollektivtrafik i Sverige kräver en skattemässig subventionering. Riktmärket är att biljetterna ska stå för ungefär hälften av kostnaden. Tåg och buss har kompletterande uppgifter. Bussen är bättre för mindre orter och korta resor där flexibilitet och fler stopp krävs. Tåget är främst till för långväga resor. Tåget passerar längs sina rutter ett antal stationer där av och påstigning som bonus kan ske och möjliggör också därför kortare resor med snabb förflyttning. Som exempel är tåget överlägset i restidskvoter jämfört med bil och buss mellan Kiruna – Gällivare – Boden samt Kiruna/Gällivare – Luleå samt på sträckan Haparanda – Kalix, Haparanda – Boden, Haparanda – Luleå, Kalix – Boden. Däremot är buss effektivare på sträckan Kalix – Luleå. Detta beaktas i pågående projekt ÅKERbär som drivs av Regionala kollektivtrafik myndigheten. Parallelltrafik ska undvikas och enda stråket med bedömt underlag för både buss och tåg är sträckan Luleå – Boden och detta på sikt då bättre spårkapacitet finns. Sedan 15 augusti 2022 har tågpendlingstrafiken på sträckan Luleå-Boden upphört. På sträckan finns däremot tågtrafik kvar som en delsträcka mot Umeå, Kiruna och Haparanda.

## Sammanfattning

Region Norrbotten medfinansierar genom Regionala kollektivtrafikmyndigheten tåg och länsbusstrafik i Norrbotten. Sverigedemokraterna har lämnat in en motion där de föreslår att persontågtrafiken ska upphöra mellan Luleå-Boden och Luleå-Haparanda.

## Ärendets behandling under sammanträdet

Lage Hortlund (SD) föreslår bifalla motionen.

Erik Söderlund (S) föreslår bifalla det liggande förslaget.

## Beslutsgång

Ordföranden ställer det liggande förslaget mot Lage Hortlunds förslag och finner att nämnden bifaller det liggande förslaget.

## Ärendet

### Bakgrund

Sverigedemokraterna har genom Marianne Sandström, Susanne Ström, Lars-Åke Vikström och Kristina Karlsson lämnat en motion där de menar att bussen är det överlägset bästa trafikslaget då det gäller att nå ut till medborgarna då bussarna kan stanna på flertalet hållplatser. Motionärerna ser inte heller att persontågstrafiken har något egenvärde utan anser att den konkurrerar med godstrafiken på sträckan Luleå-Boden och ekonomiskt utgör en förlustaffär för Region Norrbotten. Med anledningarna ovan yrkar sverigedemokraterna att:

- Region Norrbotten lägger ner persontågstrafiken på sträckan Luleå-Boden
- Att Region Norrbotten lägger ned persontågstrafiken på sträckan Luleå-Haparanda med undantag för tågtrafik kopplat till Norrbottenbanan.

### Tågtrafik Luleå-Boden pågående utveckling

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens direktion beslutade den 15 mars 2022 att lägga ned tågpendeln Luleå-Boden som sedan 15 augusti 2022 upphört att trafikera sträckan Luleå-Boden. Således är det redan beslutat om det är vad motionen avser på denna punkt.

Kvar finns trafik som startar i Luleå, stannar i Boden och fortsätter sedan vidare mot Haparanda, Kiruna och Umeå. Man kan således även fortsättningsvis åka med tåg mellan Luleå och Boden med skillnad att Boden endast blir en mellanstation innan tåget fortsätter vidare. Att även lägga ned dessa genomgående resor på delsträckan Luleå – Boden innebär att resenären på längre resor med start/stopp i Luleå tvingas resa till Boden för att påbörja sin tågresor.

### Tågtrafik Luleå-Haparanda pågående utveckling

Nuvarande avtal är upphandlat tom 2025. Beslut om finansiering togs på regionala utvecklingsnämnden den 2 juni 2021 (diarienummer RUN 00256-2021). Haparanda – Luleå kostar årligen ca 15 Mkr där Trafikverket står för 50 procent av kostnaden, Region Norrbotten för 25 procent och de fyra kommunerna längs sträckan för 25 procent. Kommunernas andel är fördelad efter befolkningens mängd. Potentiellt skulle Region Norrbotten kunna spara ca 3,7 Mkr årligen på en nedläggning av trafiken längs sträckan. Just nu pågår elektrifiering av bansträcka i Finland för att kunna knyta ihop det finska och svenska tågssystemet vilket ger trafiken längs sträckan en större strategisk betydelse. Potentiellt skulle gränsöverskridande tågtrafik mellan Sverige och Finland kunna vara igång 2025 vilket ger hela bottenviksbågen en samman-

hängande tågtrafik vilket skulle omöjliggöras vid en nedläggning på den svenska sidan.

**Beslutsunderlag:**

Motion 5-2022 Nedläggning av tågtrafik avseende persontrafik

**Protokollsutdrag skickas till:**

Regiondirektör

Regional utvecklingsdirektör