

## § 68

## Komplettering av busstrafik sträckan Haparanda-Luleå

Dnr 265-2021

### Regionala utvecklingsnämndens beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår regionstyrelsen att rekommendera regionfullmäktige att besluta följande:

1. Bevilja medel om ytterligare 1,25 mkr per år till den regionala kollektivtrafiken.
2. Den utökade budgeten för den regionala kollektivtrafiken gäller åren 2022-2024 (tre verksamhetsår: 2022, 2023, 2024).
3. Region Norrbotten ansöker om trafikplikt hos den regionala kollektivtrafikmyndigheten avseende kompletterande busstrafik på sträckan Luleå – Haparanda för att täcka behovet av arbets- och studiependling.

### Yttrande till beslutsförslaget

I avvaktan på resultatet av det pågående projektet med att ta fram en ny trafikarta i länet samt arbetet med framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram, är det viktigt att det finns en kollektivtrafik som täcker det behov av arbets- och studiependling som bedöms finnas. Parallellt med detta är det också angeläget att arbetet med översynen av förbundsordning och samarbetsavtal kopplat till regionala kollektivtrafikmyndigheten som kommunalförbund fortgår för att härigenom säkerställa en fungerande budgetprocess och kostnadsfördelning mellan regionen och kommunerna inför framtiden.

### Sammanfattning

Det har tidigare beslutats att busstrafiken Luleå – Haparanda skulle reduceras när persontågstrafik på Haparandabanan startade. Som en följd av detta och Region Norrbottens ekonomiska besparingar har det i samband med upphandling av busstrafik på kuststräckan konstaterats att etableringen av tåget inte täcker behovet av arbets- och studiependling. Det bedöms därför finnas ett behov av kompletterande busstrafik, trafik som betraktas som stomlinjetrafik och därmed något som regionen ska bekosta. Den kalkylerade bruttokostnaden utgör 5 mnkr per år. Länstrafikens bedömning är att linjen kommer att vara en av de mest attraktiva i linjenätet och ge en kostnadstäckning om cirka 75 % vilket gör att nettofinansieringsbehovet skulle uppgå till 1,25 mnkr årligen.

## Ärendet

### Bakgrund

Nuvarande trafikavtal på sträckan Umeå - Haparanda startade december 2010, det är tecknat på åtta år med möjlighet till förlängning genom optioner. Dessa optioner är utlösta och trafiken befinner sig nu på sista året.

Den trafik som bedrivs idag är omfattande och sträcker sig längs med kusten från Umeå till Haparanda, år 2019 reste det ca 335 000 personer (Norrbottens andel) och kostnadstäckningsgraden är den högsta bland samtliga stamlinjer i länet. Upphandling har skett under 2020 av Västerbotten och Norrbotten gemensamt där Västerbotten är upphandlande enhet, tilldelning av anbud skedde under slutet av året. Tilldelningen överklagades först till förvaltningsrätten och sedan till kammarrätten vilket gör att processen drar ut på tiden. Detta innebär att det i dagsläget inte är realistiskt med ny trafik från december 2021, utan preliminärt blir det trafikstart sommaren 2022.

Regionernas direktiv till de upphandlande parterna var att linje 20 och linje 100 (snabblinje som bara stannar på kommunhuvudorterna) skulle renodlas och se till behovet av långa resor, dvs. Umeå – Haparanda. Detta då det tidigare funnits turer på linjen som främst tillfredsställt inomkommunala behov.

Region Norrbotten aviserade också generellt minskade anslag till busstrafiken i länet. Enligt tidigare beslut i regionfullmäktige (21-22 november 2018, § 129). ska också medel (2 mkr) omfördelas från busstrafiken till tågtrafiken i samband med starten av persontrafik på Haparandabanan. Busstrafiken ska således minskas när det nya avtalet träder i kraft för att undvika så kallad parallell trafik på sträckan Luleå - Haparanda. Trafiken på linje 100 upphör på den här sträckan och linje 20 reduceras till förmån för tåget.

### Konsekvenser av besparingar

När neddragning i trafikutbudet sker till följd av sparkrav och endast bruttokostnaden tas i beaktning förbises ofta konsekvenserna detta ger på intäktsidan. Neddragning av turer försämrar helheten och turutbudet vilket riskerar att leda till minskad attraktivitet, minskat resande och därmed lägre intäkter från resenärerna. En trafik som tidigare hade god kostnadstäckning kan på detta sätt kosta Region Norrbotten mer i nettokostnad (detta är en risk med kommande trafikreducering på kuststräckan). Denna trafik har senaste åren haft god kostnadstäckningsgrad, nettokostnaden för år 2019 var 4 mkr och bruttokostnaden 41 mkr. En framtida nettokostnad skulle kunna bli större trots en kraftig trafikreduktion beroende av hur resenärerna upplever det nya upplägget.

### **Påverkan för resenärerna**

Etableringen av tåget bidrar delvis till fler turer, dock till en början endast tre av tidigare aviserat fem turer. Problematiken består i att tåget inte möjliggör av- eller påstigning för de som reser till och från de mellanliggande hållplatserna. Tåget går via Boden, förbi Morjärv innan det når Kalix och Haparanda, vilket gör att mellanliggande platser längs med väg E4 till stor del förlorar det turutbud av buss de tidigare kunnat nyttja. Detta gäller arbetspendling såväl som studieresor.

Tidigare bussturer har möjliggjort inresa till kommuncentrum innan klockan 07 och klockan 08, i enlighet med nuvarande Trafikförsörjningsprogram<sup>1</sup>. Trafiken har nyttjats av skolelever och studenter som bor utmed körvägen och som behöver vara framme till skolstart innan klockan 8 i både Haparanda, Kalix och Luleå. På delsträckor längs med körvägen har det frekvent förekommit förstärkningstrafik då resandantalet har varit stort.

Med anledning av minskad busstrafik på kuststräckan bedömer LTN och berörda kommuner på sträckan att kompletterande trafik krävs för att även i framtiden säkerställa att främst elever, studenter och arbetspendlare tar sig till och från sin dagliga sysselsättning. Utifrån detta har ett förslag till tidtabell tagits fram som skulle tillgodose de basala behoven för arbets- och studiependling.

### **Antagna kostnader och intäkter**

Antalet körda kilometer i förslaget uppskattas till ca 225 000 – 230 000 km per år, med en kalkylerad antagen bruttokostnad om ungefär 5 mkr per år. Länstrafikens bedömning är att linjen kommer att vara en av de mest attraktiva i linjenätet och ge en kostnadstäckning om cirka 75 procent vilket gör att nettofinansieringsbehovet i så fall blir 1,25 mkr. Detta är dock en bedömning utifrån ett normalläge och den erfarenhet som finns. Upphandling där det ställs nya, och förändrade villkor jämfört mot standard, samt förändrade resvanor kan förändra prognosen.

### **Inriktning och fortsatt arbete**

I det förslag som arbetats fram är arbetshypotesen en avtalstid om två år samt 1 + 1 optionsår för att möta trafikstart av nytt avtal på Norrlandskusten (Umeå – Luleå – Haparanda). I förslaget till tidtabell finns fem turer mot Luleå samt fyra turer mot Haparanda, se mer detaljerad tidtabell i bilaga. För att köra denna trafik beräknas fyra stycken fordon åtgå.

---

<sup>1</sup> Enligt *Regionalt trafikförsörjningsprogram Norrbottens län 2018-2030* finns bl a följande resenärs mål (sid 41):

- År 2025 ska resenären kunna resa till varje kommunhuvudort och vara framme senast kl 10.00 och resa därifrån efter kl 16.00 samma dag.
- År 2030 ska resenären kunna arbetspendla och arbeta mellan kl 07.00 – 18.00 på varje kommunhuvudort.

Avsikten är att upphandla äldre fordon under denna period för att undvika kostnadsdrivande faktorer. Trafiken upphandlas som en egen stomlinje i Norrbotten vilket gör att justeringar och anpassningar av trafiken över tid blir lättare att hantera då Norrbotten förfogar över trafiken fullt ut utan att förändringar i Norrbotten påverkar andra län.

RKM:s direktion beslutade den 31 mars 2021 (§33) att finansieringen av kompletterande busstrafik längs kusten på sträckan Luleå - Haparanda fördelas enligt nuvarande avtal om fördelning av kostnader. Detta betyder i praktiken att det är Region Norrbotten som ska finansiera den kompletterande trafiken.

Upphandlingen behöver påbörjas och genomföras relativt snart för att säkerställa trafik på sträckan när det nya avtalet träder i kraft. För att komma vidare i frågan måste trafikplikt beslutas. Enligt avtal finansieras stomlinjer av Region Norrbotten vilket gör att regionen behöver söka trafikplikt hos RKM för den här trafiken. Beslut om trafikplikt behöver därför beslutas vid RKM:s direktionmöte den 15 juni, samt tidtabeller och formalia kring upphandlingen.

I de pågående projektet med att ta fram en ny trafikkartan i länet samt i arbetet med framtagandet av ett nytt trafikförsörjningsprogram är det ytterst angeläget att se över hela länets behov av kollektivtrafik. Utöver detta är det viktigt att i den pågående översynen av förbundsordning och samarbetsavtal kopplat till regionala kollektivtrafikmyndigheten som kommunalförbund säkerställa en fungerande budgetprocess och kostnadsfördelning mellan regionen och kommunerna.

### **Hållbarhet**

Kollektivtrafiken är ett mer miljövänligt alternativ än om alla resenärer väljer att åka med egen bil, således viktig för den ekologiska hållbarheten. Den kompletterande busstrafiken syftar till att möjliggöra arbets- och studiependling för flertalet kommuner där tåget ännu inte fyller de behov som finns. Detta möjliggör att även människor som bor utanför kommuncentra får en fungerande kollektivtrafik för arbets- och studiependling som gör att de kan bo kvar på orten, vilket bidrar till ekonomisk hållbarhet i glesbygd.

### **Bilaga**

Länstrafikens förslag till tidtabell på sträckorna Haparanda – Kalix – Luleå samt Luleå – Kalix - Haparanda

### **Protokollsutdrag skickas till:**

Regional utvecklingsdirektör  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten