

2016-06-15

Till
Trafikverket
781 89 Borlänge

Yttrande över Nattågsutredningen för perioden 2018 - 2029 (TRV 2015/66037).

Tillväxtberedningen är ett gemensamt politiskt organ för Norrbottens Kommuner och Norrbottens läns landsting för strategiska tillväxtfrågor och agerande rörande transporter och infrastruktur i länet. Norrbottens läns landsting och Norrbottens Kommuner väljer därför att yttra sig genom Tillväxtberedningen.

Samråd har även skett med Länsstyrelsen i Norrbottens län.

Ärendebeskrivning

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram utredningen för nattågen till övre Norrland inför en ny avtalsperiod 2018 – 2029. Inför varje ny avtalsperiod genomför Trafikverket en utredning som utgör underlag för om nytt avtal är motiverat och i så fall föreslå omfattning och utformning av trafiken. Utredningen ger förslag på tre huvudalternativ.

Yttrande

Tillväxtberedningen har tagit del av Trafikverkets utredning och vill tydligt markera **att nattågen har en viktig funktion för resor mellan Norr- och Västerbotten och Stockholm/ Göteborg samt utgör en betydande del av den regionala tågtrafiken då som dagtågstrafik. För att tillgodose den grundläggande tillgängligheten krävs att dagens utbud med två tåg i vardera riktningen bibehålls.**

Tillväxtberedningen menar att nattågstrafiken till övre Norrland behöver finnas i samma omfattning som idag för att tillgodose en grundläggande tillgänglighet till medborgare i både Norr- och Västerbotten. Nattågstrafiken är en viktig del av den regionala trafiken, som dagtågstrafik i Norr- och Västerbotten som tillsammans i ett större trafiksystem skapar ett attraktivt utbud. Större sammanhängande arbetsmarknadsregioner som bidrar till en rörligare arbetskraft och en stärkt kompetensförsörjning och konkurrenskraft ska vara lika självklara ur ett tillgänglighetsperspektiv i Norrbotten som i övriga landet. Förutsättningar för att bedriva kommersiellt trafik är annorlunda i norra Sverige då marknaden är mycket mindre.

Transportpolitiska målen ska skapa tillgänglighet i hela landet. Utifrån den tillgänglighetsmodell som Trafikverket använder som underlag i analysen har nattågen en avgörande betydelse och ger tillgänglighetseffekter i många av kommunerna i Norr- och Västerbotten. Jämfört med den manuella tillgänglighetsanalysen 2010, inför nuvarande avtalsperioden, visar analysen 2013 på tillgänglighetseffekter för betydligt fler kommuner av nattågets betydelse för att nå målet för tillgänglighet i hela landet. Tillväxtberedningen delar utredningens mening att dagens trafik ger omfattande tillgänglighetsvinster för flertalet kommuner, i Norrbottens och Västerbottens län.

Nattågen står för en mycket stor del av resmöjligheterna med kollektivtrafik till Kirunafjällen. Turism- och besöksnäringen är en kraftigt växande näring med stor utvecklingspotential där fungerande infrastruktur är fundamentalt, i synnerhet sträckan mot Kiruna och Narvik. Persontrafiken är central för att näringen ska kunna fortsätta växa, men även för tillgänglighet till arbetspendling och samhällsservice. Utan nattågen skulle det krävas omfattande ersättningstrafik.

Nattågstrafiken är viktig i båda riktningarna och utgör ett hållbart resealternativ för både invånarna och för anställdas tjänsteresor i företag, myndigheter och organisationer i Övre Norrland. Valet av ett hållbart resande kan förväntas öka i framtiden och nattågstrafiken utgör idag det enda alternativet för långväga hållbart resande och måste därför finnas. Företagens konkurrenskraft är bl.a. beroende av att man kan certifiera sig som hållbara företag där tjänsteresor utgör en betydande del av certifieringsgrunderna. Tågresor med möjligheter att både arbeta och sova är en förutsättning för att välja tåg för tjänsteresor framför flygresor och hotellövernattning.

Ett minskat utbud av nattåg skulle vara sämre för miljön och påverkar möjligheterna att nå de nationella miljömålen då överflyttning till andra, mindre klimatsmarta, transportslag kan förväntas. Det är inte en önskvärd utveckling.

Under 2015 har resandet ökat med 23 procent och de marknadsaktiviteter som utförts under nuvarande avtalsperiod börjar ge resultat. Tillväxtberedningen vill påminna om att förändra ett resande tar tid och är en särskild utmaning när förtroendet för nattågens punktlighet och tillförlitlighet är låg. Tillväxtberedningen anser att Trafikverkets krav om ökat resande är uppfyllt och att det med planerade marknadsaktiviteterna samt dialog för ökad samordning kring infrastrukturen finns goda utsikter för att långsiktigt närma sig lönsamhet.

Utredningen har följande tre alternativ som förslag tänkbara för framtida avtal:

Alt 1: Två tåg i vardera riktningen per dygn (som idag)

Tillgänglighetseffekter i hela norra Sverige uppnås med två tågpar samt ger bra möjlighet att tillgodose behovet att dagtågresor som utgör ett komplement till norrtågsförsökets regionala tågtrafiksystem. Två nattåg ger möjlighet till rimliga tidpunkter för av- och påstigning för betydligt fler orter längs sträckningen och har en avgörande betydelse för regional tågtrafik/dagtågtrafik ur ett funktions- och tillgänglighetsperspektiv.

Störningar i infrastrukturen och kapacitetstillgången påverkar både punktlighet, tillförlitlighet och möjligheten till bra restider som därmed påverkar möjligheterna att öka antalet resenärer. Efter en period med många störningar finns inför kommande avtalsperiod goda förutsättningar för att skapa ett förtroende hos resenären genom ökad punktlighet och bättre restider då betydande åtgärder ska vara utförda på banan som exempelvis Boden – Bastuträsk.

Besöksnäring har en mycket positiv utveckling och tillgången till infrastruktur är avgörande för en fortsatt positiv utveckling där två tåg året runt är en förutsättning för expansion. Med en ökad efterfrågan och satsningar i linje med miljömålen för hållbar naturturism och ekoturism har nattågen en viktig funktion. Tillväxtberedningen vill understryka vikten av att ta vara på och fortsätta marknadsgruppens långsiktiga arbete som på kort tid bidragit till förbättrad helhetsupplevelse av resandet och visat positiva effekter med ökat antal resenärer.

Fordonsflottan som används för nattågstrafiken har god teknisk standard och bedöms ha en livslängd till 2028 och kräver mindre investeringar för uppgradering av bekvämlighetstandarden. Att inte nyttja den möjligheten vore stort resursslöseri med statliga tillgångar.

Alt 2: Ett tåg i vardera riktningen per dygn

Alt 3: Säsongsvarierat upplägg

Tillväxtberedningen anser att båda alternativen inte uppfyller kraven på tillgänglighet året om. I utredningen saknas en bedömning av konsekvenserna på norrtågsförsökets trafik där nattågstrafiken utgör en kompletterande del av det regionala trafiksystemet som därmed får ett minskat utbud. Kapaciteten räcker inte till med bara ett nattåg.

Med anledning av att nattågsanalysen inte klarar att mäta tillgängligheten i kriterium 8, besöksnäringen, är det viktigt att värdera slutsatser om konsekvenser med endast ett tågpar utifrån dessa förutsättningar. Utifrån nuvarande analys konstaterar utredningen att största delen av tillgänglighetsvinsterna klaras med ett tågpar. Tillväxtberedningen vill understryka risken med att dra slutsatser på en analys som inte inkluderar alla kriterier och där besöksnäringen är en viktig del av analysen.

Besöksnäringen utvecklas mot en säsongsförlängning med ett resebehov över större delen av året där ett säsongsvarierat upplägg innebär en begränsning för möjligheterna att utveckla konkurrenskraften för destinationen. Utredningen saknar även en redovisning hur förväntad platsbrist under högsäsong kan komma att hanteras med ett motorvagnståg.

Tillväxtberedningen anser att upplägg för alternativen har stora osäkerheter och det saknas en tydlig bild över de kostnader som förslaget innebär. Politiken ifrågasätter att det blir stora besparingar eftersom andra kostnader hamnar istället på regionala kollektivtrafikmyndigheten exempelvis anslutningar till buss och till flyg. I dagsläget är det svårt att överblicka kommande kostnader för att kunna upprätthålla tillgänglighetsmålet. Trafikverket har ansvar för den interregionala kollektivtrafiken och ska inte genomföra besparingar som gör att kostnaderna hamnar hos kollektivtrafikmyndigheten. Vidare anser tillväxtberedningen att alternativen 2 och 3 inte bidrar till Sveriges ambition att öka det kollektiva resandet.

Riksdagens krav på den avtalade långväga kollektivtrafiken är bland annat att den ska vara samhällsekonomiskt motiverad, långsiktigt hållbar och bidra till att de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen uppfylls i hela landet. Dessutom ska trafiken ge förutsättningar för regionen att leva och utvecklas.

Sammanfattningsvis har Tillväxtberedningen sin bestämda uppfattning att en neddragning av nattågstrafiken innebär betydande effekter på den regionala tågtrafiken vilket försämrar befolkningens möjligheter till arbetspendling, studier och sjukresor. Som politiska företrädare för Norrbotten vill vi understryka att funktions- och tillgänglighetsmålen ska gälla vilket innebär att Norrbottens invånare ska ges likvärdiga förutsättningar till samhällsviktiga funktioner samt att Norrbotten ska kunna vara en framgångsrik och konkurrenskraftig region i Sverige.

För Tillväxtberedningen



Maria Stenberg

Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottens läns landsting



Britta Flinkfeldt

Ordförande i
Norrbottens Kommuner