

Samordningskansliet
Helge Jonsson
Tfn: 063-14 76 36
E-post: helge.jonsson@jll.se

2014-04-28

Statlig finansiering av Norrtåg efter 2016 (LS/678/2014)

Ärendebeskrivning

Riksdagen beslutade 2006 om genomförande av ett gemensamt statligt och regionalt utvecklingsprojekt, Norrtågsförsöket, som skulle pågå fram till 2021 inklusive den nya trafiken på Botniabanan (Umeå-Sundsvall). Trafiken har nu börjat stabiliseras och resandet ökar kraftigt, 31 % jämfört hösten 2012 med 2013. Trafiken utgör ungefär 5 % av landets totala persontrafikutbud och är en satsning på att bygga upp ett persontrafiknät i ett område som tidigare bara har haft nattågstrafik. I samband med avtalet mellan staten och regionen beslutade även regeringen om medfinansiering av ny trafik. Fram till idag har trafiken inom Norrtåg finansierats ungefär till hälften av vardera staten och de fyra norrländska landstingen. Merparten av den statliga finansieringen upphör 2016. Om de två finansieringsformer som upphör 2016 verkligen försvinner så minskar den statliga finansieringen med 50 miljoner kronor per år, något som då måste kompenseras genom minskad trafik eller ökad regional finansiering. Statens fordonsstöd var ett engångsstöd och kommer helt klart att vara borta efter 2016.

Norrlandstingen och Norrtåg AB bör därför bjuda in staten till en förutsättningslös diskussion på politisk nivå för att tillsammans skapa en rimlig möjlighet att slutföra de sista åren i Norrtågsförsöket på ett för samhället och medborgarna optimalt sätt. Ett förslag till skrivelse till Näringsdepartementet har upprättats av Norrtåg AB.

Beslutsunderlag

Skrivelse till Näringsdepartementet om statlig finansiering av Norrtåg efter 2016

Landstingsdirektörens förslag

Landstinget skickar tillsammans med de andra norr-landstingen och Norrtåg AB skrivelse till Näringsdepartementet om statlig finansiering av Norrtåg efter 2016.

I tjänsten

Björn Eriksson
Landstingsdirektör

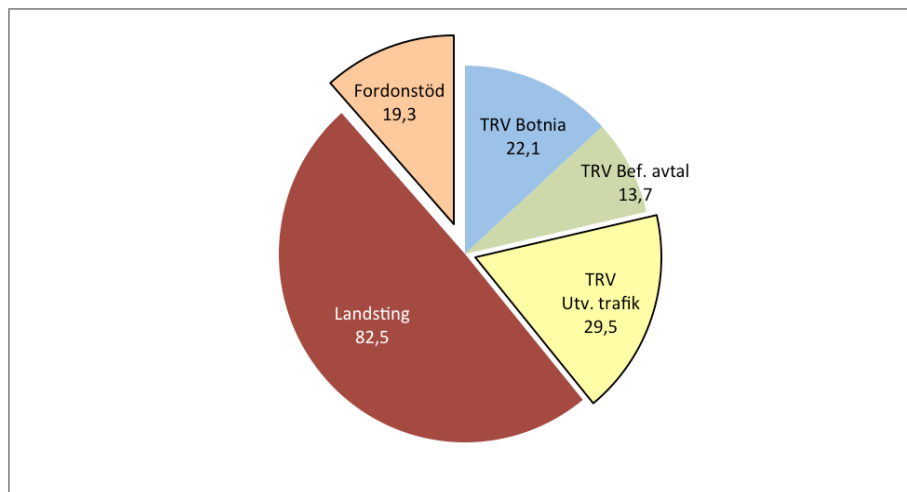
Ingela Jönsson
Planeringschef

2014-04-15

Näringsdepartementet
Infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd
103 33 Stockholm

Norrtåg – statlig finansiering efter 2016

Riksdagen beslutade 2006 om genomförande av ett gemensamt statligt och regionalt utvecklingsprojekt, Norrtågsförsöket, som skulle pågå fram till 2021 inklusive den nya trafiken på Botniabanan (Umeå-Sundsvall). Trafiken har nu börjat stabiliseras efter en period med tekniska problem i infrastruktur och i fordon. Resandet ökar kraftigt, 31 % jämfört hösten 2012 med 2013, punktlighet och regularitet är numera på en acceptabel nivå. Trafiken utgör ungefär 5 % av landets totala persontrafikutbud och är en satsning på att bygga upp ett persontrafiknät i ett område som tidigare bara har haft nattågstrafik.



I samband med avtalet mellan staten och regionen beslutade även regeringen om medfinansiering av ny trafik. Statens finansieringsåtagande för Norrtågstrafiken är följande:

- Finansiering av trafik på Botniabanan enligt Huvudavtalet mellan stat och region, finansierat med för närvarande ca 20 mkr/år fram till 2025, finansieringen är avhängig hur mycket kommersiell trafik som trafikerar banan. Regionen finansierar denna trafik med 41 mkr/år.
- Övertagande av befintlig statligt finansierad trafik i Norrland, finansierat med ca 15 mkr/år fram till 2021
- Finansiering av ny tillkommande trafik, benämnd Utvecklad trafik, enligt principen ”en regional krona, en statlig krona” dock maximalt 30 mkr/år fram till augusti 2016. Regionen finansierar lika mycket som staten upp till 30 mkr och därefter all tillkommande trafik med 100 %.
- Ett generellt stöd till anskaffning av regionala spårfordon har utgått till samtliga av landets trafikhuvudmän enligt ett riksdagsbeslut 2004.

Norrtåg har fått drygt 90 mkr av totalt 4 500 mkr (2 %) av den nationella satsningen. Detta har minskat den årliga fordonskostnaden med 19,3 mkr fram till och med 2016 men upphör därefter.

Finansiering efter 2016

Fram till idag har trafiken inom Norrtåg finansierats ungefär till hälften av vardera staten och de fyra norrländska landstingen. Merparten av den statliga finansieringen upphör 2016. Om de två finansieringsformer som upphör 2016 verkligen försvinner så minskar den statliga finansieringen med 50 mkr/år, något som då måste kompenseras genom minskad trafik eller ökad regional finansiering. Statens fordonsstöd var ett engångsstöd och kommer helt klart att vara borta efter 2016.

Uppgörelsen mellan staten och regionen kring utvecklad trafik var femårig och det angeläget att inleda en diskussion om en förlängning av denna finansiering för de kommande fem åren av Norrtågsförsöket. Detta av flera skäl:

- Resandet på dessa linjer är till sin karaktär primärt interregionala d v s statens ansvar. Regionens ansvar är primärt regionala resor. En grov uppskattning ger vid handen att närmare 70 % av resorna på de berörda linjerna inte är av regional pendlingskaraktär.
- Norrtågsförsöket var kalibrerat att starta 2010 i full skala men kom inte i full trafik förrän 2012 beroende på Trafikverkets försenade öppnande av Ådalsbanan som tydligt har försenat utvecklingen av hela trafikeringen.
- Norrtågstrafiken har också drabbats av betydande tekniska problem genom den tidiga introduktionen av ERTMS 2010. En introduktion som ännu inte är tekniskt utvecklad och där introduktionen i landets övriga delar förskjuts på grund av de tekniska osäkerheterna fram till t ex tidigast 2018 (Södra stambanan) eller rentav 2035 (den intilliggande Ostkustbanan). Dessa tekniska problem börjar nu Norrtågstrafiken komma tillrätta med men först fyra år in på trafikeringen.
- Den generella kostnadsutvecklingen har varit kraftig, inte minst den statliga höjningen av banavgifterna har ökat kostnaderna för projektet med cirka fyra mkr/år och det kan vara rimligt att även staten är med och finansierar denna kostnadsökning.
- Även de grundläggande finansieringsreglerna bör diskuteras då staten i den ursprungliga uppgörelsen dels anser att all kommersiell trafik ska frånräknas statens andel, dels att staten inberäknar det statliga fordonsstödet som sin del i delningen mellan det statliga och regionala finansieringsansvaret.

Den avtalade försöksperioden sträcker sig fram till 2021 och därmed finns ingen överenskommelse om finansiella och andra förutsättningar efter 2021. Avtalet kring Botniabanan avser perioden fram till 2026 och är formellt oreglerad bortsett från den principiella överenskommelsen i Huvudavtalet. Norrtåg avser att upphandla med en avtalsform som ger de kommersiella aktörerna en möjlighet att bygga marknad och därmed utveckla produkten men avtalstiden behöver vara längre än fem år om detta ska kunna utvecklas fullt ut. Det bör därför övervägas om inte försöksperioden eller åtminstone statens finansieringsåtagande borde kunna förlängas 2-5 år.

Förslag till åtgärder

Vi vill därför att staten och regionen ska ta en förutsättningslös diskussion på politisk nivå för att tillsammans skapa en rimlig möjlighet att slutföra de sista

åren i det av Riksdagen beslutade Norrtågsförsöket på ett för samhället och medborgarna optimalt sätt.

1. Statens finansiella åtagande för den kommande avtalsperioden bör förlängas till minst samma villkor som under nuvarande period genom att finansiera trafiken på samma villkor som de regionala parterna
2. Gränsdragningen mellan vilka parter som får tillgodoräkna sig den kommersiella trafiken måste anpassas till den nya lagstiftningen
3. Avtalstiden för Norrtågstrafiken bör förlängas för att skapa bästa möjliga förutsättningar att få attraktiva anbud och samtidigt skapa förutsättningar för marknadsaktörerna att fortsätta bygga upp en marknad för trafiken i norr

Norrtåg planerar för att ge ut sitt förfrågningsunderlag för trafikperioden 2016-21 under slutet av 2014 så att en diskussion med tillhörande ställningstagande bör inledas omgående.

Harriet Jorderud
Landstingsstyrelsens ordförande
Jämtlands läns landsting

Per Wahlberg
Landstingsstyrelsens ordförande
Landstinget Västernorrland

Peter Olofsson
Landstingsstyrelsens ordförande
Västerbottens läns landsting

Kent Ögren
Landstingsstyrelsens ordförande
Norrbottens läns landsting

Thomas Hägg
Ordförande
Norrtåg AB