

Från: [Joakim Berg](mailto:Joakim.Berg@regeringskansliet.se)
Till: li.registrator@regeringskansliet.se
Kopia: anna.larsson@regeringskansliet.se; [Regionen](mailto:Regionen@regionnorrboten.se); regionnorrboten@norrboten.se; registrator@dintur.se; region.vasternorrland@rvn.se; region@regionjh.se
Ärende: Förfrågan om möte med anledning av Samverkansavtalen för 2025
Datum: den 28 oktober 2024 17:24:34
Bilagor: [image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image001.png](#)

Till: Infrastrukturminister Andreas Carlson

Från: De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen

Avgörande tillgänglighet och statens trovärdighet som samarbetspartner hotad Till Infrastrukturminister Andreas Carlson med anledning av Trafikverkets hantering av Trafikavtalen och den nu uppkomna situationen när regeringens förslag till budget inte inkluderar hela Trafikverkets äskande.

Vi, företrädare för de fyra nordligaste regionala kollektivtrafikmyndigheterna, ber om ett möte med infrastrukturminister Andreas Carlson, med anledning av de samverkansavtal som finns framförhandlade mellan oss och Trafikverket för att säkerställa en god tillgänglighet i hela landet.

Kort framförhållning omöjliggör anpassning

Den 16 oktober i år, endast två månader innan trafikstart för 2025, informerade Trafikverket oss om att de inte hade budgetutrymme 2025 för att betala för den tillgänglighet som de själva identifierat som prioriterad att upprätthålla i norra Sverige, genom uppdrag till de kollektivtrafikmyndigheterna i norr att upphandla viss busstrafik och tågtrafik. Trafiken är i nuläget redan upphandlad och i tågets fall inlagd i kapacitetssansökan. Detta gör det omöjligt att på så kort varsel anpassa trafiken om statens skulle dra sig ur den beställning och finansiering som funnits fram till nu.

Trafikverkets utredningar och tillgänglighetsmodell

Inför varje ny avtalsperiod utreder Trafikverket hur olika insatser med buss och tåg kan förbättra tillgängligheten för de kommuner som har sämst tillgänglighet i landet, genom att använda en fastställd tillgänglighetsmodell. Utredningarna har resulterat i att trafik på ett flertal linjer för både buss och tåg har beställts och delfinansierats av Trafikverket under en längre tid. Samverkansavtal har tecknats med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna då det konstaterats att detta är det mest ändamålsenliga sättet att på ett kvalitativt och kostnadseffektivt sätt förbättra tillgängligheten i hela Sverige.

Det handlar om avgörande tillgänglighet till kritisk samhällsservice som sjukvård, högre utbildning eller viktiga nationella målpunkter för flertalet kommuner. En tillgänglighet som endast kan upprätthållas via de utpekade bussavtalen i Samverkande Inland och tågtrafik via samverkansavtal för sträckor som trafikeras av Norrtåg, i likhet med uppdragen till Tåg i Bergslagen och Stångådalsbanan.

Samverkansavtalens omfattning

Samverkande Inland omfattar 15 linjer med en statlig medfinansiering om 39 miljoner

kronor per år. Trafiken spänner över samtliga fyra nordligaste länen i de delar av länen med störts avstånds- och tillgänglighetsmässiga utmaningarna (se tabell nedan).

Norrtåg omfattar trafik Sundsvall till Storlien, Umeå till Luleå till Kiruna och Haparanda till en nettokostnad av 144 miljoner kronor per år.

Samverkansavtalens avtalstider och utformning kopplat till ersättningsnivåer

De samverkansavtal som har tecknats motsvarar inte de avtalstider som finns för vare sig buss- eller tågoperatörsavtalen. Detta är en försvårande omständighet som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har påtalat. Det saknas en långsiktighet och förutsägbarhet i hanteringen av samverkansavtalen. Denna problematik har förstärkts under den senaste treårsperioden. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har även sett utmaningar med att kostnaderna för trafikavtalen i samband med upphandling har ökat, medan samverkansavtalen i sin konstruktion inte har medgivit en förändrad ersättningsnivå inom ramen för avtalen. Det är endast i samband med att nya samverkansavtal tecknats som en viss anpassning kunnat göras.

Synpunkter gällande Trafikverkets process

Trafikverket valde för ett år sedan att utlösa en option i avtalet med Norrtåg för att möjliggöra en utredning som skulle kunna möjliggöra ett längre avtal på fem år, med start tidtabellskiftet december 2024. Samverkansavtalet stod klart våren 2024, dock begränsat till tre år för att passa Botniabaneavtalet som sträcker sig till 2027. De fyra nordligaste regionala kollektivtrafikmyndigheterna via Norrtåg inkluderade därigenom Trafikverkets krav i den nu genomförda operatörsupphandlingen samt lämnade in en kapacitetsansökan i april 2024 i enlighet med Trafikverkets krav på tidtabell.

Om Norrtåg och Trafikverket hade tecknat ett treårigt avtal i stället för att använda optionen för att utreda fem år, hade Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i de fyra nordligaste länen haft ett avtal som inkluderat såväl 2025 som 2026. Därmed skulle det inte funnits några tillgängliga medel för övriga avtal som nu hotas (Samverkande inland, Tåg i Bergslagen och Stångådalsbanan). Trafikverkets budget skulle ha saknat 57 miljoner kronor, jämfört med nuvarande situation där 90 miljoner beräknas finnas kvar att fördela på kvarvarande avtal, cirka 150 miljoner för lite för att täcka de utpekade bristerna och framförhandlade avtalen.

Under våren 2021, efter ytterligare utmaningar med signalsystemet ERTMS, meddelade även Trafikverket i ett brev från generaldirektören att Norrtåg och dess ägare genom samverkansavtalet för Norrtåg redan kompenserades för att trafiken användes för omfattande tekniktester. Under 2024 har Norrtågs resenärer fortsatt att drabbas av störningar till följd av att Trafikverket använder banorna i norr som pilotområde, samtidigt som Trafikverket meddelar att de inte har medel att betala för den trafik som de efterfrågar och därigenom inte heller avser att kompensera Norrtåg för de ökade kostnaderna.

Övergripande synpunkter på hanteringen av samverkansavtal

Inom det anslag som Trafikverket ska hantera Gotlandstrafiken så ska även avtal för att upprätthålla viktig tillgänglighet för norra Sverige och andra delar av Sverige. Kostnadsökningar för Gotlandstrafiken har över tid haft undanträngningseffekter för ersättningsnivåer kopplat till andra samverkansavtal. Trafikverket saknar möjlighet att teckna längre avtal vilket skapar en kortsiktighet som även riskerar att det blir en godtycklighet i vilka samverkansavtal som kan tecknas vid olika tillfällen med svag eller bristande korrelation till vilka effekter samverkansavtalet skapar utifrån Trafikverkets tillgänglighetsmodell.

Tre utmaningar med den akuta situationen

1. Trafikavtalens omfattning överstiger tilldelade medel i förslag till budget 2025. Detta leder dock inte till att Trafikverket fördelar medel efter prioriteringar av avtal, transportpolitiska mål eller tillgänglighetskriterier. Vilka avtal som nu hotas sker slumpmässigt utifrån när avtal råkat löpa ut. Hade de fyra nordligaste regionala kollektivtrafikmyndigheterna via Norrtåg tecknat ett treårigt avtal 2023 hade Trafikverket varit buden till ett högre belopp än tilldelat anslag.
2. Regionala behov ställs mot varandra. Det går inte att lösa behov av tillgänglighet för Gotland via ett samverkansavtal med Norrtåg, lika lite som det kan accepteras att dyra avtal för nattåget till Övre Norrland eller Gotlandstrafiken kan minska behovet av tillgänglighet i Norra Sveriges inland. Att Trafikverket, efter att ha förhandlat fram vilken tillgänglighet som Trafikverket anser att de ska stödja via Tåg i Bergslagen, på Stångådalsbanan, via Samverkande Inland och Norrtåg, kan teckna avtal om annan tillgänglighet såsom nattågstrafik via direkttilldelning, som då tränger ut övriga avtal, är direkt skadligt för statens trovärdighet.
3. Trafikverkets hantering av avtal med besked endast veckor innan trafiken ska starta och upp till nio månader efter att budgetar fastställts fungerar inte. Upphandlingar och kapacitetsansökningar är redan genomförda och anpassade efter Trafikverkets tillgänglighetsmodell och krav, samtidigt som Trafikverket vill dra sig ur finansieringen och ännu inte kunnat redovisa vilken tillgänglighet som de inte längre anser är prioriterad eller viktig. Att förvänta sig att Sveriges regioner ska kunna överta ett statligt uppdrag på nära 150 miljoner (för Samverkande inland, Norrtåg, Tåg i Bergslagen och Stångådalsbanan) på en månad är orealistiskt och dessutom ej motiverat utifrån vare sig transportpolitiska mål eller tillgänglighetskriterier. Hanteringen omöjliggör dessutom för regionala kollektivtrafikmyndigheter att anpassa trafiken då den sker med så kort varsel. Resultatet blir att regionerna tvingas till en ökad finansiering av kollektivtrafiken som enbart kan hämtas hem genom minskade kostnader för övriga delar i regionernas budgetar, såsom sjukvården.

Förslag på lösningar

1. Att Trafikverket, via omfördelning av övriga anslag till Trafikverket eller via tillskott, tilldelas de medel för 2025, 2026 och 2027 som krävs för att teckna aktuella avtal, i minst tre år. Innebär cirka 150 miljoner per år i förstärkt eller omfördelat anslag.
2. Att anslaget för 1.7 Trafikavtal anpassas till de slutsatser som framkommer i Trafikverkets utredningar om tillgänglighetsbehov, utan relation till övriga avtal. Alternativt att stora avtal som Gotlandstrafiken läggs utanför anslaget för övriga trafikavtal.
3. Att Trafikverket ges i uppdrag att arbeta om tillgänglighetsmodellen och beslutsprocessen för samverkansavtal och tar fram förslag som gör att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas involveras i arbetet och beslut kring tillgänglighetskriterier och prioriteringar av samverkansavtal från 2027 och framåt. På detta sätt kan förutsägbarheten och samverkan mellan regional och statlig nivå stärkas.

Med anledning av ovanstående situation begär vi, företrädare för de fyra nordligaste regionala kollektivtrafikmyndigheterna och Norrtåg AB, ett möte med dig som ansvarig minister. Med tanke på den korta tid som är kvar innan det nya budgetåret börjar så måste detta möte ske inom kort.

Helena Öhlund (S), ordförande Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Fredrik Hansson (S), vice ordförande Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten

Rickard Carstedt (S), ordförande Regionala utvecklingsnämnden Region Västerbotten

Åsa Ågren Wikström (M), vice ordförande Regionala utvecklingsnämnden Region Västerbotten

Sara Nylund (S), ordförande Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland

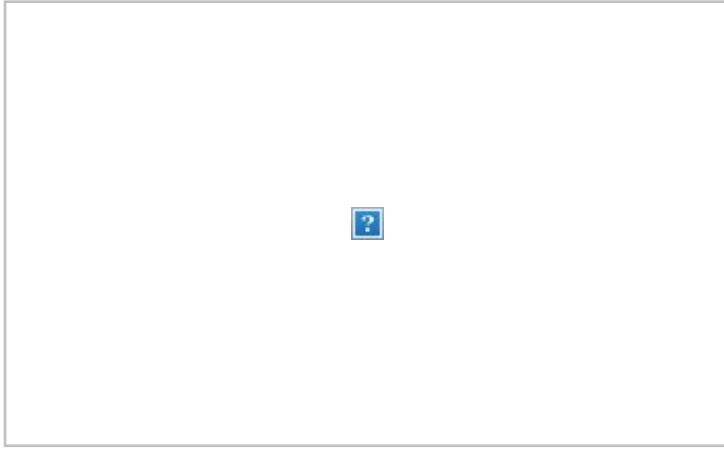
Henrik Sendelbach (KD) vice ordförande Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland

Jenny Sellsve (S), ordförande Kollektivtrafiknämnden Region Jämtland Härjedalen

Catarina Espmark (M), vice ordförande Kollektivtrafiknämnden Region Jämtland Härjedalen

Jonny Lundin (C), ordförande Norrtåg AB

Tabell över busslinjer som omfattas av Samverkande Inland



Linjer som omfattas av samverkansavtal Norrtåg

- Sundsvall-Umeå (omfattas av Botniabaneavtalet som gäller till 2027)
- Sundsvall-Östersund-Storlien
- Umeå-Luleå
- Luleå-Kiruna
- Luleå-Haparanda

Total omfattning är 144 miljoner kronor från 2025, varav 27 miljoner kronor plus 3 miljoner för uteblivna kommersiella turer bundna till Botniabaneavtalet som gäller till 2027-08.

För frågor angående förfrågan eller skrivelsen, kontakta Joakim Berg, vd Norrtåg AB

Joakim Berg

Vd

Norrtåg AB

-
- +4670-239 54 60
 - joakim.berg@norrtag.se
 - www.norrtagab.se
 - Norrtåg AB, Östermalmsgatan 63A, 903 35 Umeå



-
- Till Andreas Carlson via registrator
 - I princip all post och e-post till regeringen och Regeringskansliet blir allmän

handling. Det innebär bland annat att allmänheten och massmedia har rätt att begära att få ta del av innehållet. Hur Regeringskansliet behandlar personuppgifter och vilka rättigheter du har som registrerad kan du läsa om i Regeringskansliets integritetspolicy.