

<b>Sammanträdesdatum</b>	tisdagen den 30 augusti 2016
<b>Sammanträdestid</b>	kl.11.00 – 13.00
<b>Sammanträdesplats</b>	Sammanträdesrummet, Länstrafiken i Norrbotten, Överkalix
<b>Beslutande</b>	Enligt närvarolistan på sidan 2
<b>Övriga närvarande</b>	Kenneth Johansson, myndighetschef Charlotte Reinholdt, kollektivtrafikstrateg Helena Persson, Länstrafiken Tomas Widetun, Länstrafiken Maria Isaksson, Länstrafiken Sara Rahm, Länstrafiken
<b>Justerade paragrafer</b>	<b>Omedelbart justerade §§ 7</b>

**Underskrifter**

**Sekreterare** .....  
Sara Rahm

**Ordförande** .....  
Maria Stenberg (s)

**Justerare** .....  
Britta Finkfeldt (s)

---

**BEVIS OM ANSLAG**


Justering har tillkännagivits genom anslag på Regional kollektivtrafikmyndigheten i norrbotten (RKM):s anslagstavla

<b>Myndighet</b>	RKM Direktionens arbetsutskott	
<b>Sammanträdesdatum</b>	2016-08-30	
<b>Anslaget</b>	<b>har satts upp</b> 2016-08-30	<b>tas ner</b> 2016-09-20
<b>Protokollets förvaringsplats</b>	Regionala kollektivtrafikmyndigheten i norrbotten (RKM), Smedjegatan 19, Luleå	
<b>Underskrift</b>	..... Sara Rahm	

Arbetsutskottet

Närvarolista

Namn	Parti	Närvaro	Anteckningar/ Tjänstgörande ersättare
<b>Ledamöter (9)</b>			
Maria Stenberg	s	1	
Anders Öberg	s	1	
Agneta Granström	mp	1	
Kenneth Backgård	ns	-	Dan Ankarholm (ns)
Jens Sundström	l	1	
Harry Rantakyro	s	1	
Yvonne Stålnacke	s	1	
Mikael Larsson	v	-	Peter Waara (s)
Britta Flinkfeldt	s	1	
<b>Ersättare (9)</b>			
Agneta Lipkin	s	-	
Johannes Sundelin	s	-	
Glenn Berggård	v	-	
Dan Ankarholm	ns	1	
Anders Rönnqvist	m	-	
Kristina Zakrisson	s	-	
Helena Stenberg	s	-	
Peter Waara	s	1	
Helena Öhlund	s	-	

Justerare MS		Utdragsbestyrkande
-----------------	---	--------------------

§ 7

Dnr: 41:2016 0531

## Remissvar Nattågsutredning

### ARBETSUTSKOTTETS BESLUT

#### Förslag till beslut

Arbetsutskottet godkänner upprättat förslag till remissvar och bedömer att Alternativ 1 "Att fortsätta med dagens utbud med två tåg i vardera riktning per dygn" är det alternativ som bör prioriteras för perioden 2018-2029.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten tillstyrker yttranden från Tillväxtberedningen och Länsstyrelsen i Norrbotten.

#### Ärendebeskrivning

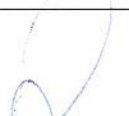

Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten har getts tillfälle att lämna remissvar på Nattågsutredningen för perioden 2018-2029 (TRV 2015/66037).

Regionala kollektivtrafikmyndigheten har tagit del av Trafikverkets nattågsutredning och vill framföra följande:

Nattågstrafiken är en del i ett större system och därmed betydande för det internationella och nationella transportsystemet samt för hela länet. Nattågstrafiken är en viktig länk och kompletterar övrig kollektivtrafik (tåg och buss) för att serva besöksnäringen, arbets- och studiependlarna med fler resenärsgupper.

En minskning av dagens trafikutbud i norra Sverige skulle bidra till allvarliga negativa konsekvenser för resenärernas tillgänglighet och flexibilitet samt påverka miljön och trafiksäkerheten i negativ riktning. En minskning av tågtrafiken skulle innebära minskad attraktivitet hos resenären främst besöksnäringen som är den största kundgrupp i dagsläget men även hos arbets- och studiependlarna som är en kundgrupp som kan komma att öka de kommande åren. Specifikt bedöms trafiken vara av mycket stor betydelse för tillgängligheten till fjällvärlden och dess anläggningar. Besöksnäringen utvecklas löpande och anläggningarna har något att erbjuda turisterna i princip året om, varför det är betydelsefullt att kunna nyttja tåget under hela året.

I länet är Boden en viktig knutpunkt/nod som kommer att få mer och mer betydelse för kollektivtrafikens och främst tågets utveckling. Persontrafik på Haparandabanan, Boden-Haparanda/Torneå och vidare mot Finland är en framtida satsning som tillsammans med koppling mot Luleå, Älvsbyn-Umeå-Stockholm / Göteborg, Gällivare-Kiruna-Narvik kommer att ge nya alternativa resmöjligheter för besöksnäringen och arbets- och studiependlarna. Endast i området Luleå – Boden - Kalix – Haparanda/Torneå - Uleåborg bor det cirka 420 000 invånare, vilka är potentiella kunder till nattågstrafiken. Det är viktigt att täcka in även östra Norrbotten för att skapa en helhetslösning för hela övre Norrland.

Justerare		Utdragsbestyrkande
		



Arbetsutskottet

I turistbranschen går utvecklingen framåt i snabb takt. Antalet turer/avgångar/ankomster är redan i underkant. Om nattågstrafiken minskas under vissa delar av året kommer att påverka möjligheten till daglig pendling i norra Sverige, vilket innebär att bilen är det enda alternativ på vissa sträckor. Nattågstrafiken har flera viktiga funktioner, dels för de långväga resenärerna dels för det dagliga pendlandet i Norr- och Västerbotten. Pendling/tjänsteresor etc. sker året om och är mycket attraktivt främst under höst, vinter och vår då väglaget i norra Sverige varken är trafiksäkert eller attraktivt för bilisterna.

Sedan ett par år tillbaka är hastigheten på järnvägen nedsatt mellan delar av Boden och Bastuträsk, vilket har påverkat valet av färdväg. Då detta är åtgärdat och tåget kan erbjuda en konkurrenskraftig restid mellan sträckan Boden och Umeå är tåget ett viktigt alternativ till flyg, egen bil och buss.

En ökning av antalet resenärer har skett sedan 2015, hur ser det ut kommande år? Turismen är en stor del, behövs ytterligare analyser genomföras?

Idag finns ett fungerande system för hela resan, busstrafik är kopplad till tågtrafik för att möjliggöra för främst besöksnäringen att ta sig vidare till målpunkter i länet. Ett hela resan system finns och fungerar idag. Om två nattåg inte erbjuds året runt kommer detta att innebära minskad busstrafik (anslutningstrafik), vilket kan komma att påverka andra resenärer som idag reser med dessa linjer (utan att ha tåget som en del av resan).



RKM ställer sig frågande till den resvaneundersökning (RVU) som Trafikverket genomfört och som beskrivs på sidan 19 och framåt i utredningen. RVU är genomförd i juni och juli 2015 vid tolv olika avgångar (troligtvis några av dessa under helgdagar). Utredningen trycker på att andelen arbets- samt studiependlare är ringa samt att övervägande del av resorna är längre än 100 km. Juni och juli är månader då antalet arbets- samt studiependlare är mycket låg på grund av bland annat semester och skollov. Juni och juli är två månader då vägstandarden är som bäst och det är ljus dygnet runt i norra Sverige. Det skulle vara intressant om en RVU genomfördes under de månader då det är mörkt och vinterväglag, som under oktober till februari. En sådan RVU skulle kunna ge ett helt annat resultat och visa på andra betydande faktorer.

Viktigt att det finns möjlighet att ta sig mellan Luleå och Kiruna med ett morgontåg och vara framme i Kiruna före klockan 10.00 samt att ta sig tillbaka på eftermiddagen/kvällen.

Alternativ 1:

Nattågstrafiken är viktig i båda riktningarna. Nattågstrafiken från och till övre Norrland utgör ett hållbart resealternativ för besöksnäringen, invånarna i länet, tjänsteresor och privatresor. Valet av ett hållbart resande är viktigt och förväntas öka i framtiden där nattågstrafiken utgör en viktig länk.

Företagens konkurrenskraft är bland annat beroende av att de 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.

Justerare			Utdragsbestyrkande
-----------	---	---	--------------------

Att öka resandet med kollektiva färdmedel är av stor betydelse för att klara målsättning i Parisöverenskommelsen, målen i Sverige, målen i Norrbotten och hos kommunerna. Det primära är att få ner koldioxidutsläppen, vilket innebär att vi bland annat måste minska på inrikes flygresor. Flyget är inte det naturliga alternativet för de långväga resorna. Om ett tåg släpper ut 1 gram koldioxid under en resa så släpper flyget ut 74 000 gram gånger mer koldioxid än en tåget (referens Naturskyddsföreningen).

Alternativ 2 och 3:

Regionala kollektivtrafikmyndigheten anser att alternativ 2 och 3 inte uppfyller bland annat kraven på tillgänglighet, miljö, målet att öka det kollektiva resandet. Ett av RKM:s mål är att öka andelen kollektivtrafikresenärer som tågresenärer och inte minska, vilket alternativ 2 och 3 skulle kunna innebära och ett annat mål är att minska CO<sub>2</sub> utsläppen.

### **Omedelbar justering**


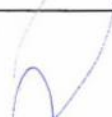
Paragrafen justeras omedelbart

### **Beslutsunderlag**

Trafikverkets Remiss av nattågsutredning, Dnr 41:2016 0531-1  
RKM Norrbottens förslag till remissvar, Dnr 41:2016 0531-2

### **Beslutsexpediering**

Trafikverket, Dan Lundholm

Justerare 			Utdragsbestyrkande
--	---	--	--------------------