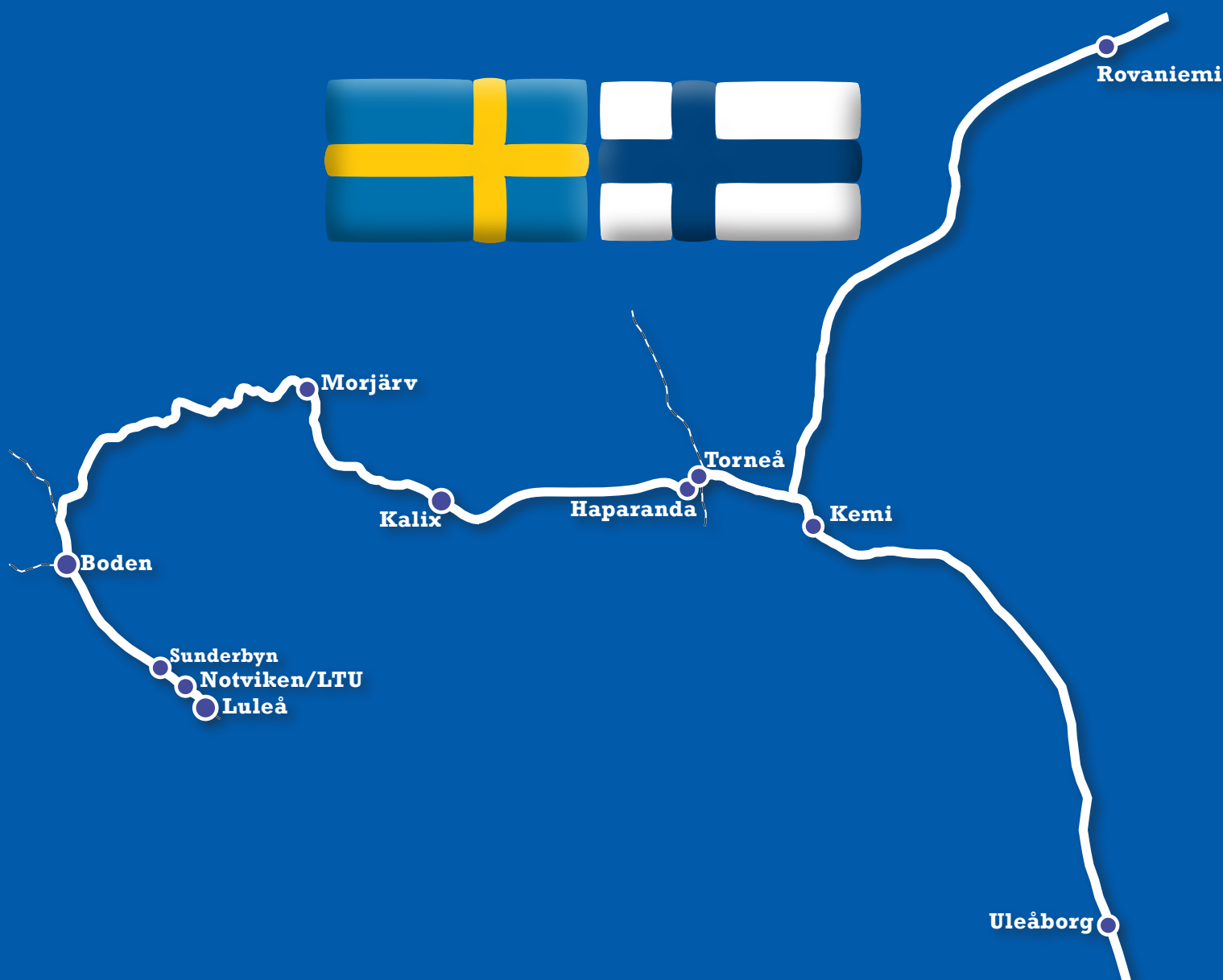


Persontrafik med tåg Luleå-Uleåborg/ Rovaniemi



September 2012

Visionen om persontåg Sverige-Finland

► Sverige har fungerande persontågstrafik till och från Norge och Danmark, men ingen trafik till eller från Finland. Detta motverkar en breddad handels-, besöks- och arbetsmarknad i ett regionalt perspektiv och utbytet mellan länderna i ett nationellt perspektiv.

Mycket arbete med järnvägsfrågorna för regionen har redan tidigare gjorts. Det faktamaterial som tidigare har tagits fram rörande persontrafik på sträckan Luleå – Haparanda/Torneå, inom bland annat Norrbottenprojektet, Norrtåg, Trafikverket samt Landstinget, har sammanställts inom ramen för detta samarbete.

Norrbottens län har tillsammans med övriga län inom Norrtågssamarbetet upphandlat tågtrafik norr om Sundsvall och för Norrbottens del handlar det om sträckorna Umeå-Luleå och Luleå-Kiruna. Det finns också en option på trafik mellan Luleå och Haparanda/Torneå.

Det finns nu en vilja att också få igång persontrafik på sträckan Luleå–Boden–Kalix–Haparanda–Torneå. Detta dokument beskriver förutsättningarna för detta och vilka ställningstaganden som måste göras. Trafiken blir en gränsöverskridande EU-trafik som binder samman svensk och finsk persontrafik.



Rapporten är beställd av arbetsgruppen för gränsöverskridande persontrafik mellan EU-länderna Sverige och Finland längs Bottenviksbågen:

Luleå kommun, Bodens kommun, Kalix kommun, Haparanda stad, Landstinget, Norrtåg, Norrbottenprojektet, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länstrafiken i Norrbotten.

Redaktör: Peter StenSSon, ÅF Infraplan
Grafisk design: Amanda Häll, Norrtåg
Foto: Joachim Ljungquist, Clash Studio

NORRTÅG

www.norrtag.se

info@norrtag.se



Tågtrafikens utformning

Vision

► Haparandabanan blir klar december 2012 och öppnar nya möjligheter för persontågtrafik. Restiden Luleå-Haparanda blir 30-45 minuter snabbare än med buss trots att banan går över Boden. Denna ”omväg” innebär dessutom att det samlade underlaget utökas med ett stort antal möjliga resrelationer (Haparanda-Kalix-Boden-Sunderbyns

Länssjukhus-Luleå Tekniska Universitet-Luleå).

Visionen är ett sammanhängande system Luleå-Haparanda-Kemi-Uleåborg/Rovaniemi. Den finska dagliga järnvägstrafiken går idag till Kemi. Elektrifiering finns till strax norr om Kemi. Sista milen till

svenska gränsen saknar elektrifiering och reguljär persontågtrafik. På grund av olika spårvidd förutsätter ett framtida sammanbundet system omstigning i Haparanda/Torneå. Stationerna i Haparanda och Torneå betjänar delvis upptagningsområden i resp grannland.

Tågtrafik Luleå - Uleåborg

► Norrtåg planerar att starta persontrafik på sträckan Luleå - Haparanda under 2014. Med erforderliga stationsåtgärder kan Haparandabanan trafikeras från start med 5 dubbelturer Haparanda-Luleå under vardagar och 3 dubbelturer lördagar, söndagar samt helgdagar. I det pågående uppdrag

som Norrtåg har gett Botnietåg AB ingår en option på fem dubbelturer på sträckan Luleå C-Haparanda. Optionen förutsätter ett politiskt beslut om finansiering. Trafiken är en tjänstekoncession. Största tidsavstånd mellan turer ska vara fyra timmar mellan kl 06.00-18.00. Samtliga turer ska ha resande-

utbyte i Luleå C, Notviken-Luleå Universitet (då stationen öppnas), Sunderby sjukhus, Boden C, Morjärv, Kalix, Haparanda. Vardagar ska tåg finnas i de tidslägen som preciserats till ankomst Haparanda cirka kl 7.45 och avgång 16.30, ankomst Luleå cirka kl 7.45 och avgång 16.30.



Tågen

Coradia Nordic, X62, är utvecklat för den regionala trafiken i norra Sverige. Tågen har snabb acceleration och kort bromssträcka. Största tillåtna hastighet 180 km/h, där banorna medger detta.

Komforten i tågen är viktig då genomsnittsresan i Norrland beräknas vara ca 11 mil lång. För att erbjuda resenärerna extra bra sittkomfort är tågen utrustade med specialbeställda stolar med mjukare stoppning och bredare sittdyna. Varje tågsätt rymmer 185 resenärer.



		Reg	Reg	Reg	Reg	Reg
fr	Luleå C	06.10	09.00	13.00	16.30	19.00
t	LTU	06.15	09.05	13.05	16.35	13.05
t	Sunderbyn	06.20	09.10	13.10	16.40	19.10
t	Boden	06.33	09.23	13.23	16.53	19.23
t	Kalix	07.23	10.13	14.13	17.43	20.13
t	Haparanda	07.45	10.35	14.35	18.05	20.35
t	Torneå	07.48	10.38	14.38	18.08	20.38
t	Kemi	08.23	11.13	15.13	18.43	21.13
t	Uleåborg	09.23	12.13	16.13	19.43	22.13
t	Rovaniemi	09.53	12.33	16.33	20.03	22.33

Exempel tidtabell

		Reg	Reg	Reg	Reg	Reg
fr	Rovaniemi	-	07.10	11.10	14.40	17.10
fr	Uleåborg	04.40	07.30	11.30	15.00	17.30
t	Kemi	05.40	08.30	12.30	16.00	18.30
t	Torneå	06.05	08.55	12.55	16.25	18.55
fr	Haparanda	06.10	09.00	13.00	16.30	19.00
t	Kalix	06.35	09.25	13.25	16.55	19.25
t	Boden	07.22	10.12	14.12	17.42	20.12
t	Sunderbyn	07.35	10.25	14.25	17.55	20.25
t	LTU	07.40	10.30	14.30	18.00	20.30
t	Luleå C	07.45	10.35	14.35	18.05	20.35

Exempel tidtabell

Tidtabell

På kort sikt planeras fem dubbelturer/var dag, tre dt/helgdagar i följande tidslägen:

- ▶ Ankomst Haparanda cirka kl 7.45
- ▶ Ankomst Luleå cirka kl 7.45
- ▶ Avgång Haparanda cirka 16.30
- ▶ Avgång Luleå cirka kl 16.30

Restider

Idag går nio dagliga dubbelturer buss Haparanda-Luleå. Restiden är ca 2 timmar 20 minuter. Med stationsåtgärder på Haparandabanan och moderna motorvagnståg skulle denna sträcka, trots att järnvägen är 19 km längre än E4, kunna klaras på ca 1 tim 35-45 minuter. Även i resrelationen Kalix-Luleå skulle resan gå snabbare med tåg än med dagens busstrafik. Restiden Luleå-Uleåborg skulle kunna kortas ner till ca 3 timmar.

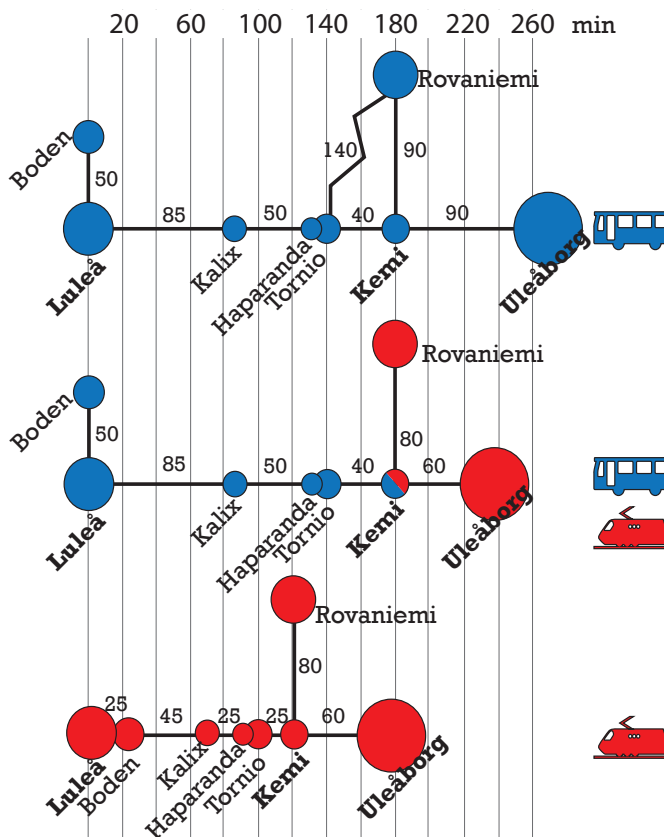




Foto: Haparanda stad

Samhällsnytta av satsningen

Regionala och nationella samhällsnyttor

► Trafik på sträckan möjliggör sammanlänkningen mot Finland och de stora befolkningsområdena längs stråket. Samspelet i stråket Luleå-Haparanda/Torneå-Uleåborg samt Luleå-Haparanda/Torneå-Rovaniemi har hittills hämmats av att det går över riksgrens. Totalt har stråket (inklusive Rovaniemi) ca 340 000 invånare. Den nya Haparandabanan kommer att dramatiskt förbättra tågsmöjligheterna längs Bottenviken. Med förbättrade kopplingar över riksgrens skulle Haparanda/Torneå/Kemi ligga inom rimliga restider från både Luleå, Uleåborg och Rovaniemi.

Regionförstoring

► All erfarenhet visar att en attraktiv regional järnvägstrafik innebär regionförstoring genom samverkande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader.

Förutsättningarna för arbetspendling mellan olika typer av arbetsmarknader underlättas. Regionen som sådan får starkare konkurrenskraft då det blir möjligt att bo på en plats och arbeta eller utbilda sig på en annan. Det gör att det blir lättare för människor att hitta attraktivt arbete/utbildning för båda parter i ett parförhållande.

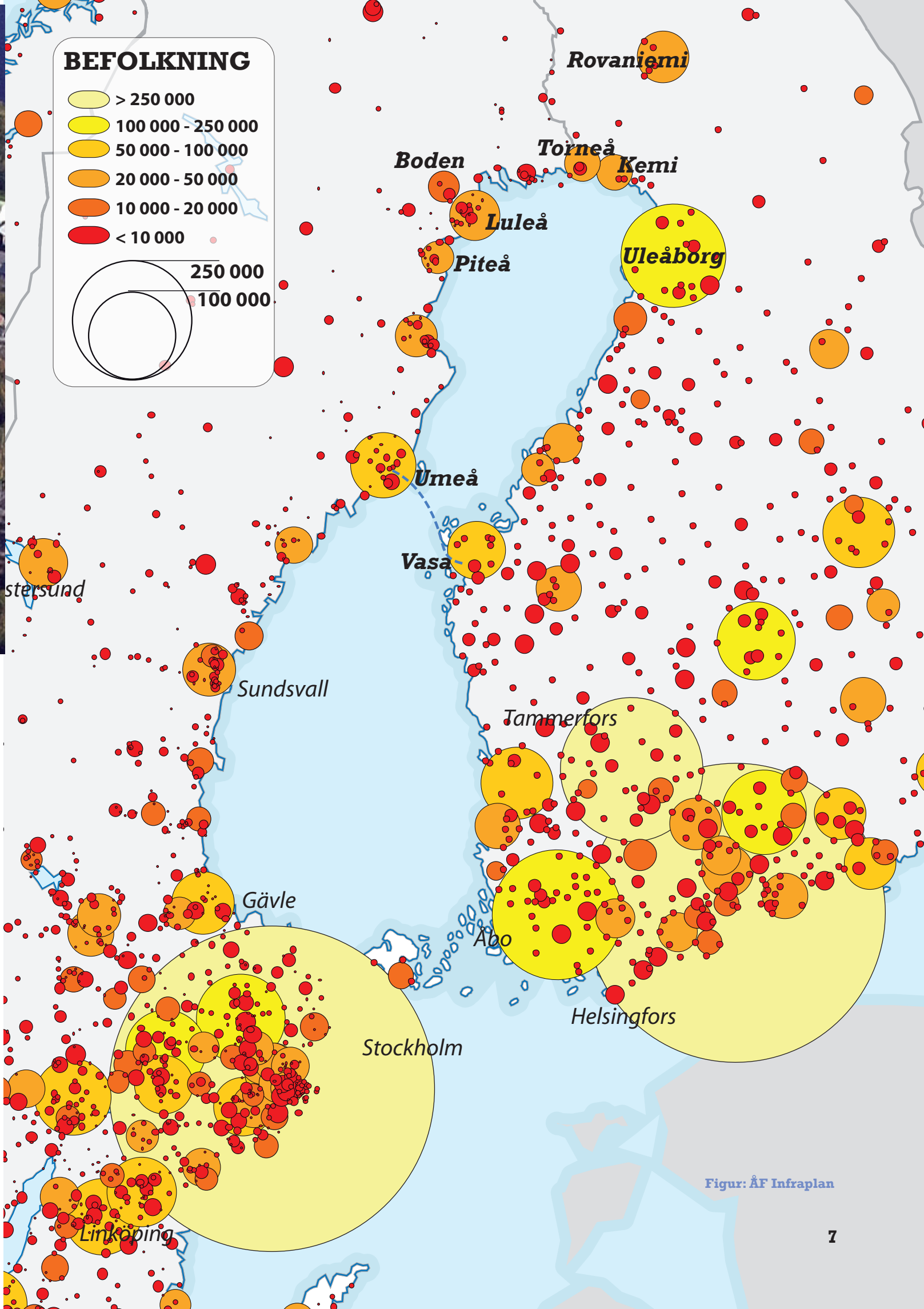
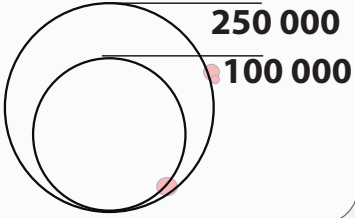
Regionen får också fördelar i och med att olika arbetsmarknader kompletterar varandra och att förutsättningar för erfarenhetsutbyte ökar.

Resande på järnväg innebär också en lägre miljöbelastning vilket bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle.

**Stråket
har totalt
340 000
invånare**

BEFOLKNING

- > 250 000
- 100 000 - 250 000
- 50 000 - 100 000
- 20 000 - 50 000
- 10 000 - 20 000
- < 10 000



Figur: ÅF Infraplan

Arbetsmarknad

Den nya Haparandabanan kommer att dramatiskt förbättra tågresmöjligheterna längs Bottenviken. Med förbättrade kopplingar över riksgränsen kommer Haparanda/Torneå/Kemi ligga inom rimliga restider från både Luleå, Uleåborg och Rovaniemi.

Ensidiga arbetsmarknader och nedläggningar, bristande tillgänglighet till andra arbetsmarknader samt bristande tillgänglighet till högre utbildning, är viktiga faktorer som orsakat befolkningsminskning på många orter.

Utvecklad tågtrafik ger de boende i Kalix och Haparanda, möjlighet till kortare restider till arbetsplatser och studieorter. Förbättrade kommunikationer kan bidra till

att bromsa/vända den negativa befolkningsutveckling som många kommuner i stråken drabbats av samt bidra till långsiktigt hållbar regional funktion.

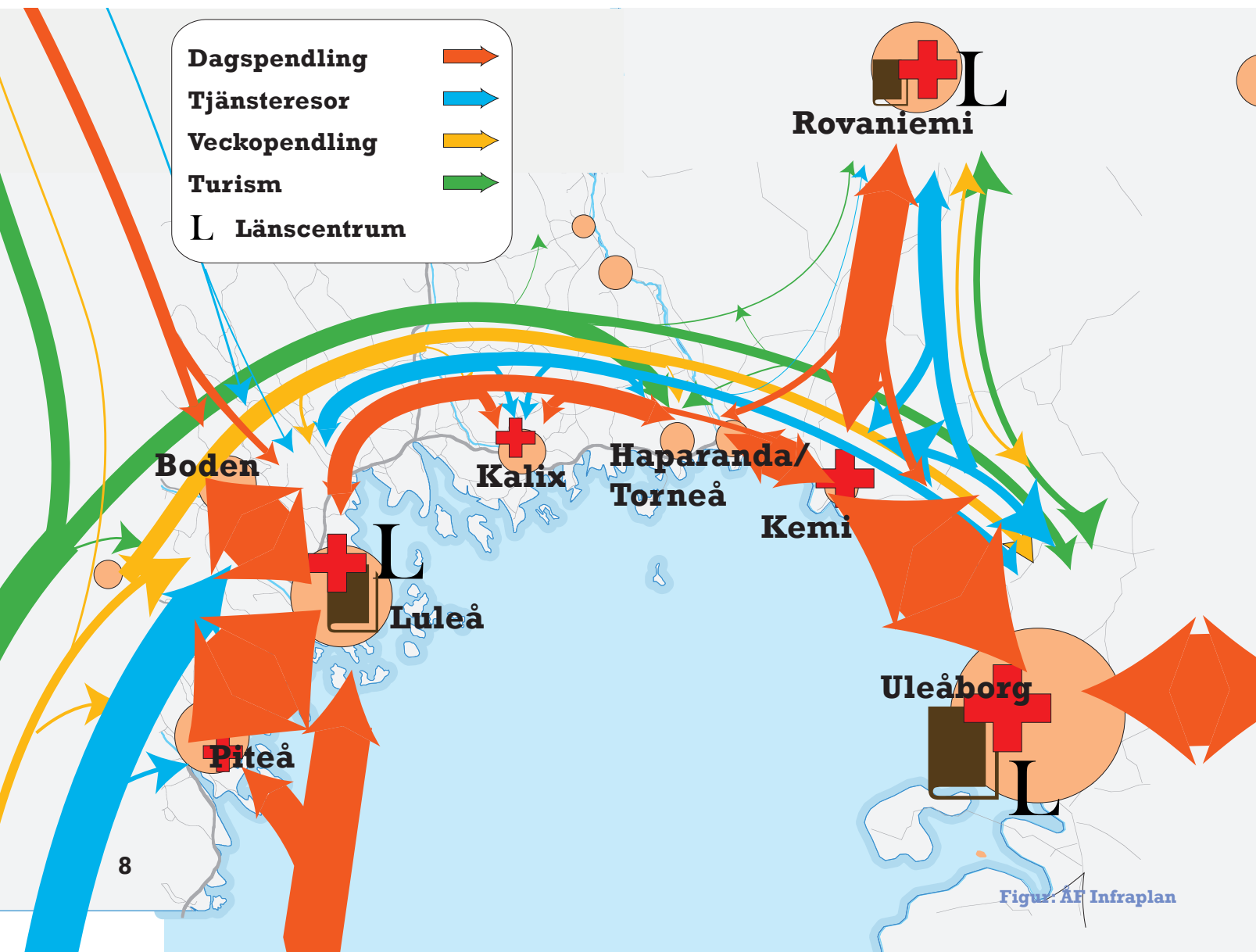
Arbetsmarknaderna, som idag lider av obalanser till följd av näringslivets specialisering och strukturomvandling, kan balanseras genom modern persontågstrafikering på Haparandabanan.

Även rekrytering av spetskompetenser underlättas av att dagens åtskilda arbetsmarknader kan samverka, med både större volymer och förbättrad differentiering som följd. Den eftersträvade, balanserande pendlingen möjliggörs och dessutom blir pendlingsrestiderna kortare än vad de idag är inom storstadsregionerna.

Näringsliv

De berörda orterna har inbördes stora skillnader i näringslivssammansättning. Flertalet kommuner har betydande tillverkningssektor som baseras på de naturresurser som finns i norra Sverige och Finland.

Inom och mellan vissa näringsgrenar förekommer omfattande klustersamverken, särskilt vad avser turism, massaråvara och biobränsle. Uleåborgsregionen är ledande region inom mobilteknologi, särskilt telemedicin.



Offentlig service

Universitetssjukhuset i Uleåborg är region-sjukhus för hela norra Finland vad avser specialistsjukvård. Inom det studerade stråket finns även länsjukhus med specialiserad sjukvård i Sunderbyn, Kemi och Rovaniemi. Därutöver finns länsdelssjukhus Kalix och Piteå.

Den högre utbildningen är koncentrerad till Luleå, Uleåborg och Rovaniemi. Därtill finns utlokaliseringar till mellanliggande orter (SPECA).

Luleå, Uleåborg och Rovaniemi är administrativa centrum för respektive län.



Kompetensförsörjning

Andel högre utbildade

Kompetensförsörjningen med högre utbildade uppvisar idag stora geografiska obalanser i regionen. Universitetsorterna Umeå, Luleå, Uleåborg och Rovaniemi har mycket höga andelar högutbildade. Övriga kommuner vid bottviksbågen har utbildningsnivåer klart under rikssnitt.

Rekrytering

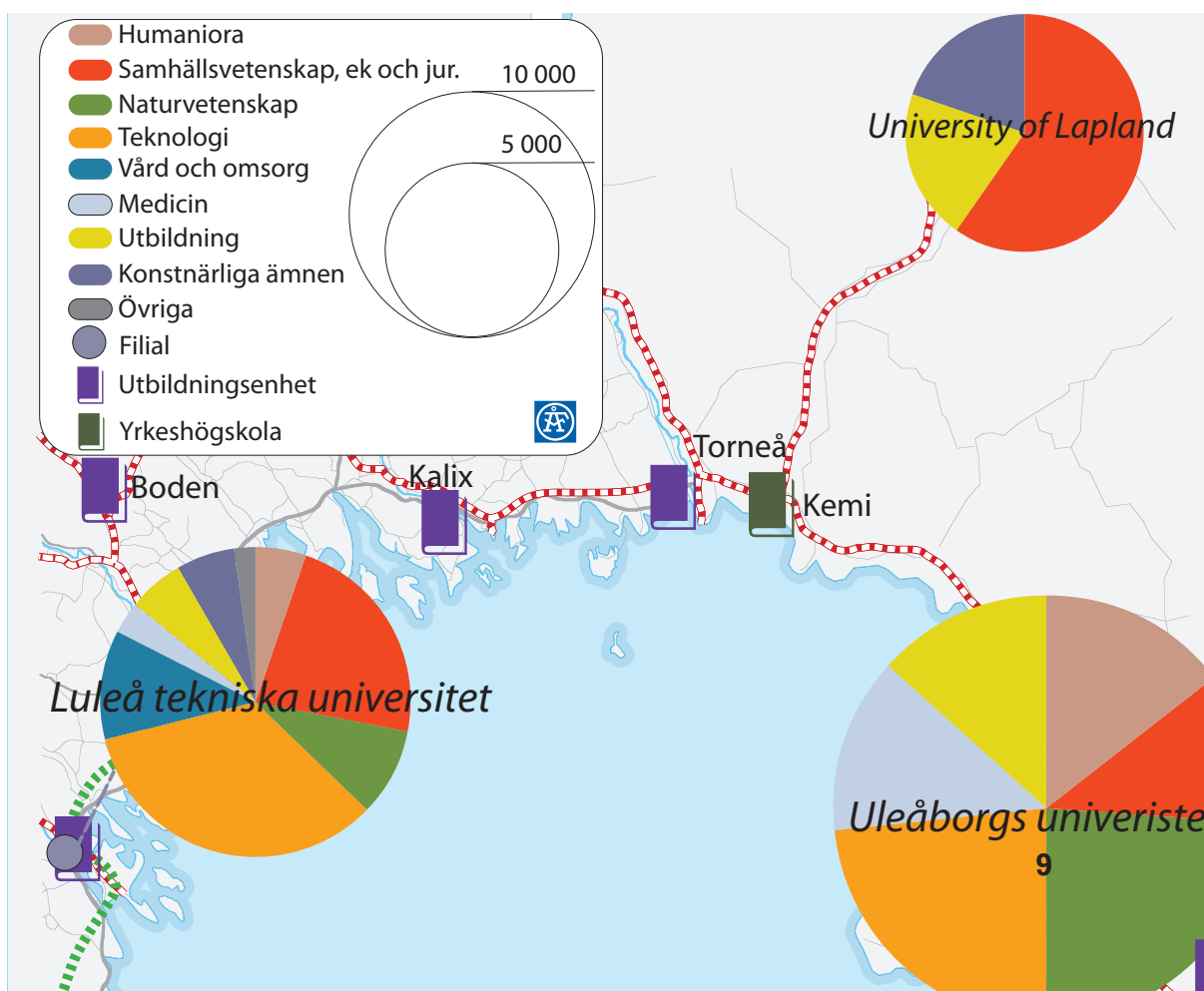
I nästa steg, rekryteringen från högre utbildning till näringsliv och offentlig sektor, har samspelet mellan arbetsmarknaderna mycket stor betydelse. För att två personer ska kunna få arbete någorlunda samtidigt är det betydelsefullt att arbetsmarknaderna

är tillräckligt stora, antingen genom ortens egna storlek eller genom att goda kommunikationer medger samspel mellan orter.

Förbättrade kommunikationer har dessutom stor betydelse för samspel och samverkan mellan universitets- och högskoleenheter.

Tillgång till högre utbildning

Benägenheten att börja högre utbildning är starkt beroende av dagspendlings-tillgänglighet till högskolan/universitetet. Detta gäller i synnerhet för ungdomar utan högre utbildningstradition i hemmet och för fortbildningsstuderande. Ökad tillgänglighet genom en kombination av genomtänkt utbildningslokalisering och goda kommunikationer, är av stor betydelse för att höja utbildningsnivån och frigöra nya mänskliga resurser.





Investeringar för trafiken

Nya Haparandabanan

► Haparandabanan var ursprungligen en del av Norrbotniabanan men bröts ur projektet när byggnationen startade. Banan består dels av den upprustade delen mellan Boden och Kalix (119 km) samt av den nybyggda bandelen mellan Kalix och Haparanda (42 km). Byggnationen av banan påbörjades 2006 på den befintliga delen och på den nya 2007. I det första finansieringsbeslutet skulle banan ej elektrifieras från start men detta beslut ändrades och banan kommer nu att vara elektrifierad vid trafikstart 2012. Det färdiga projektet är kalkylerat till 3,5 miljarder kronor.

Haparandabanan kommer att vara indelad i tre hastighetszoner. 90 km/h på den äldsta delen Boden-Morjärv, 140 km/h på delen Morjärv-Kalix och 250 km/h på nya delen Kalix-Haparanda. Detta innebär att tågtrafiken kan konkurrera tidsmässigt med buss på sträckan Haparanda/Kalix-Luleå.

De åtgärder som är genomförda i infrastrukturen möjliggör, under förutsättning att man bedriver persontrafiken med likartade tåg som i övriga Norrtågssupplägget att man kan sätta sig på tåget i Haparanda och vara i Kalix på 21 minuter och kunna ansluta till Sunderby sjukhus på 1 timma och 25 minuter. Med dessa restider så kommer möjligheten för arbetspendling att förbättras tidsmässigt men främst innebära en komfortförbättring. På tåget är det möjligt att medföra cykel vilket även det ökar tillgängligheten för de resande då det blir lätt att ta sig till och från stationsområdet. Om de resande vill arbeta under resan så kommer även det att underlättas då det kommer att finnas möjlighet till Internetuppkoppling på tågen.

Haparandabanan är planerad och byggd i första hand för godstrafik och det krävs därför investeringar i såväl järnvägens infrastruktur som omgivande infrastruktur för att persontrafik ska vara möjlig. Praxis är att Trafikverket bygger plattformar, väderskydd och trafikinformation medan resterande funktioner som parkeringar och väntsalar i ett resecentrum eller järnvägsstation byggs av kommun eller annan fastighetsägare.

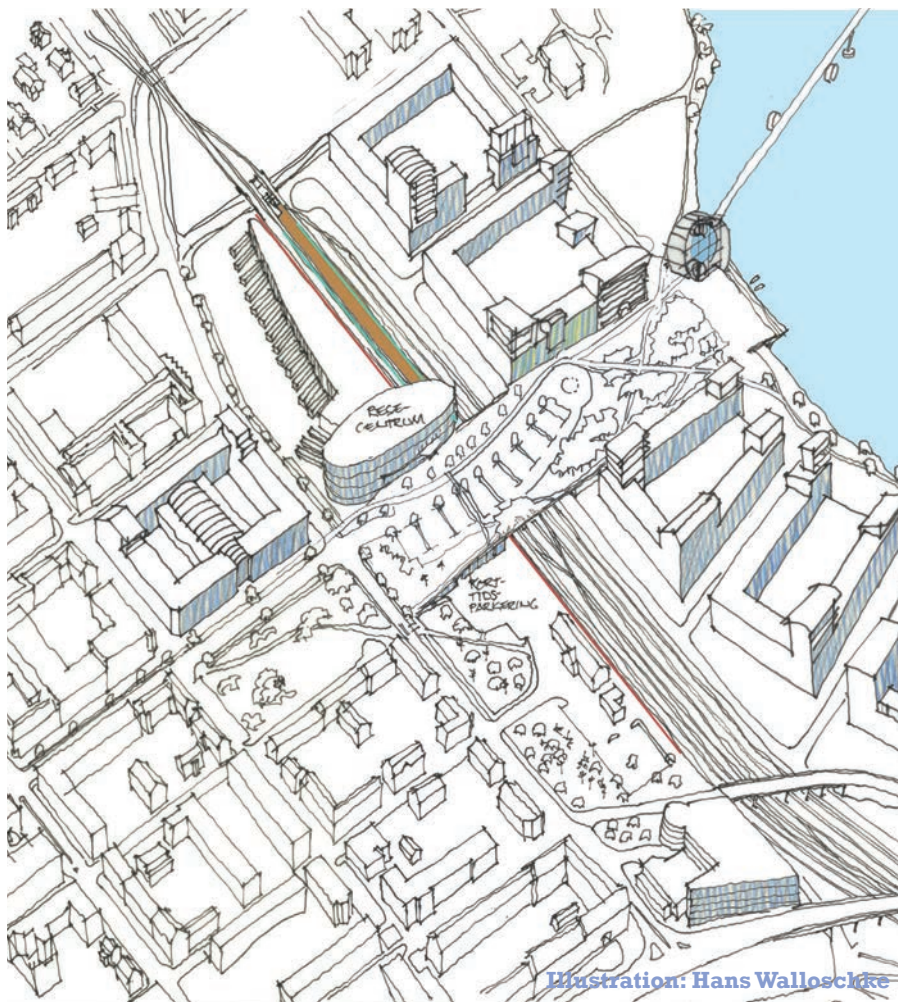
Trafikverket har påbörjat tekniska utredningar (funktionsutredningar) som kommer att beskriva och kostnadsberäkna genomförbara alternativ för varje stationsläge. Utredningarna är inte färdigställda ännu och kostnadsuppskattningarna är därmed osäkra i detta skede.



Luleå

► Trafikverket ansvarar för att under 2012 genomföra en funktionsutredning för alla bangårdar i Luleå. Utredningen kommer bland annat att innehålla konsekvenser för Luleå C av införande av persontrafik på sträckan Haparanda-Luleå.

Luleå järnvägsstation uppfyller inte de krav man idag bör ställa på en station/resecentrum i en stad av Luleås storlek. Rent funktionellt kan nuvarande station dock fungera fram till dess att ett nytt resecentrum kan byggas. Luleå kommun har inlett ett arbete för att tillsammans med Trafikverket, markägare och operatörer hitta lösningar för att skapa ett attraktivt och modernt resecentrum. Kommunen har inledningsvis tillsammans med Piteå och Skellefteå kommuner låtit ta fram underlag för vad som krävs för att man ska få moderna och attraktiva resecentrum i respektive ort. Bland annat vilka ytor som krävs för olika funktioner samt vad ett resecentrum kan innehålla för funktioner, utöver de som är nödvändiga för själva resan, för att göra resecentrat till en attraktiv punkt i staden. Underlaget ska användas i den fortsatta planeringen, men ännu har inget beslut tagits om hur planeringsarbetet ska gå vidare.



Boden

► Trafikverket ansvarar för att utreda och möjliggöra användning av spåret närmast resecentrumet för persontrafik.

Bodens kommun ansvarar för och driver ett relativt nybyggt och väl fungerande modernt resecentrum, som eventuellt kan behöva kompletteras med ytterligare pendlarparkeringar. Ärendet om persontrafik på denna bandel ses med positiva ögon hos kommunen.

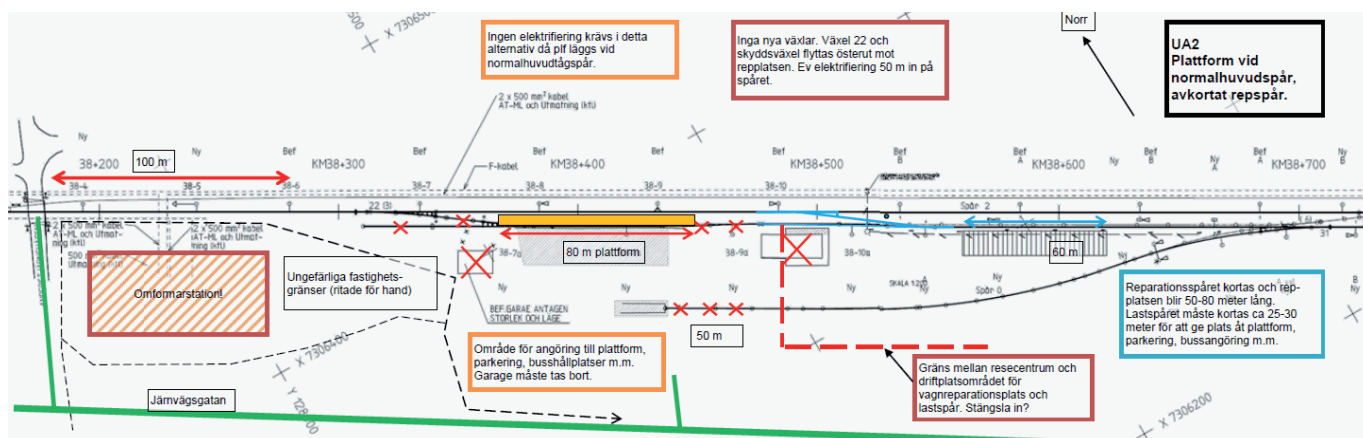


Kalix

► Inom Kalix kommun blir det aktuellt med resecentrum i Kalix och hållplats i Morjärv. Trafikverket ansvarar i Morjärv för att spåret närmast befintlig station elektrifieras och används vilket kräver ny perrong och plattform med väderskydd. Trafikverket ansvarar i Kalix tätort för att tillsammans med kommunen fastsätta vilket läge för

Resecentrum som skall användas av de tre som nu utreds: Befintlig godsbangård, Rammelberget och Skogskyrkogården. Kalix kommun är överens om Trafikverkets förslag för Morjärv. Kommunen ansvarar för att besluta om vilken placering som skall användas för resecentrumet i Kalix tätort, beslut bör tas under 2012.

15/1
2013 invigs
Nya Haparandabanan!



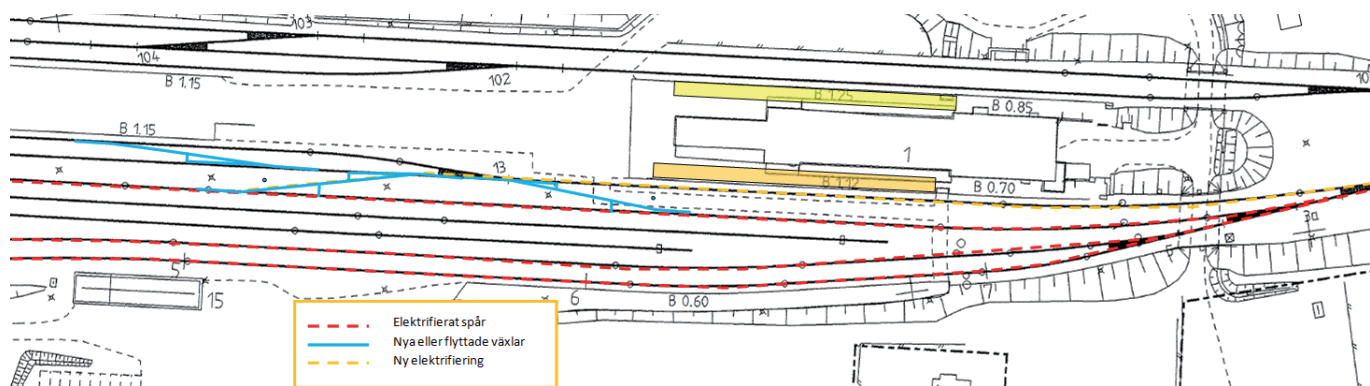
Haparanda/Torneå

► Befintlig järnvägsstation skall användas.

Trafikverket ansvarar för att spåret närmast stationens södra sida elektrifieras och används för svensk persontrafik. Lösningen kräver elektrifiering av del av spåret och en ny växelanläggning samt att den gamla plattformen sänks för att passa dagens tåg. Trafikverket ansvarar för att möjligheten att ta emot finska persontåg längs det finska spåret på resecentrumets norra sida utreds.

Haparanda kommun äger resecentrumet och marken runt om kring. Kommunen ansvarar för att järnvägsstationen projekteras till ett modernt resecentrum under 2012. Resecentrumet skall fungera tillsammans med nuvarande verksamhet, Ungdomens hus, café etc. Kommunen ansvarar vidare för ny infrastruktur i form av bilparkeringar för lång- och korttidsparkering, gång- och cykelvägar, cykelparkeringar, bra bussangöringar och bussupställningsplatser m.m.

Torneå stad kommer att kunna använda Haparanda järnvägsstation för persontrafiken. Torneå arbetar för att den finska persontrafiken i regionen skall öka och att alla regionala finska tåg skall angöra Torneå. Staden har inlett en utredning som analyserar behov/potential/investeringsbehov för befintlig infrastruktur på finsk sida för att motsvara det som är gjort på svenska sidan inom projekten Norrbottenbanan och Norrtåg.







Elektrifiering

Efter upprustning av järnvägen på svensk sida är det endast sträckan Haparanda-Laurila/Kemi som fortfarande saknar elektrifiering.

Elektrifiering av sträckan finns för närvarande inte med i några gällande planer. I RHK:s elektrifieringsplaner ingår elektrifiering till Larurila-Torneå som en framtida möjlighet om det gränsöverskridande samspillet stärks jämfört med idag. Den totala sträckan utan elektrifiering är ca 20 km.

Med elektrifiering skapas förutsättningar för både mer miljö- och klimatvänliga transporter som för effektivare tågtrafik i hela Bottenviksregionen.

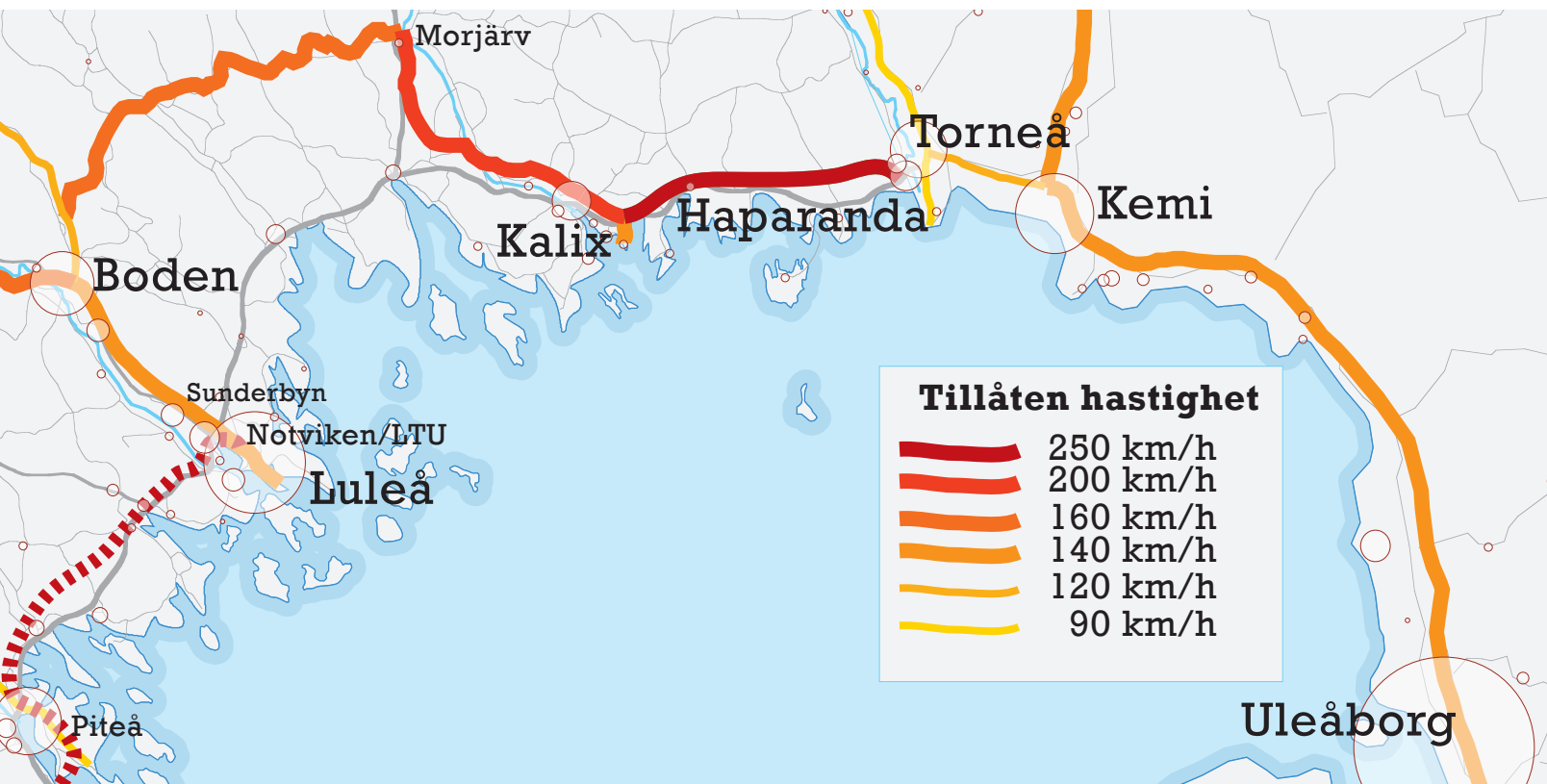
Standard

Hastighet

- Luleå-Boden: 140 km/h (36 km)
- Boden-Morjärv: 90 km/h (73 km)
- Morjärv-Kalix: 140 km/h (38 km)
- Kalix-Haparanda: 250 km/h (42 km)
- Haparanda-Torneå: (4 km)
- Torneå-Kemi: 100 km/h (20 km)

Spårvidd

- Sverige: 1435 mm
- Finland: 1524 mm
- Haparanda-Torneå: Fyrrälssystem.



Återstående åtgärder

Luleå C

► I Luleå planeras för ett nytt resecentrum och stationsområde för att kunna hantera den ökade persontågstrafiken. Det nya resecentrumet föreslås att ligga i Storgatans förlängning, strax öster om befintlig bussstation och ca 250 meter norr om dagens järnvägsstation.

Resecentrum inkl plattformar, Luleå C, 20-300 Mkr.

Boden C

► Tillgängligheten vid Boden C behöver förbättras för att möta den ökade persontågstrafiken. Trafikverket kommer bl.a. investera i en hissanslutning till mellanplattformen.

Tillgänglighet, hissanslutning från gångtunnel, 2,8 Mkr.

Morjärv

Vid Morjärv driftplats finns idag ingen plattform. Det avvikande huvudspåret, närmast stationshuset, saknar elektrifiering. En ny 80 meter lång sidoplattform, med tillhörande ramp, byggs framför stationshuset. Plattformen utrustas med trafikantinformationsutrustning och belysning. Spåret elektrifieras och förses med två fjärrstyrda fränkskiljare för att möjliggöra fortsatt lastning/lossning vid den befintliga sidolastkajen.

Plattform och elektrifiering, 6,6 Mkr.

Kalix

En ny, 80 meter lång, mellanhög sidoplattform, med tillhörande ramp, planeras längs huvudspåret. Plattformen föreslås att utrustas med trafikantinformationsutrustning, plattformsutrustning och belysning.

Ny sidoplattform: 7,4 Mkr

Haparanda

► I Haparanda finns sen tidigare två plattformar för persontrafik. Persontåg har dock inte stannat vid Haparanda station sedan 1992. Haparanda kommun har önskemål om att kunna använda Haparanda stationshus och att tågen stannar vid plattformen närmast stationshuset. Spåret närmast stationshuset är dock inte elektrifierat och plattformen uppfyller inte de krav som ställs. Trafikverket har föreslagit elektrifiering av spåret och att plattformen byggs om till en 80 meter lång, mellanhög plattform.

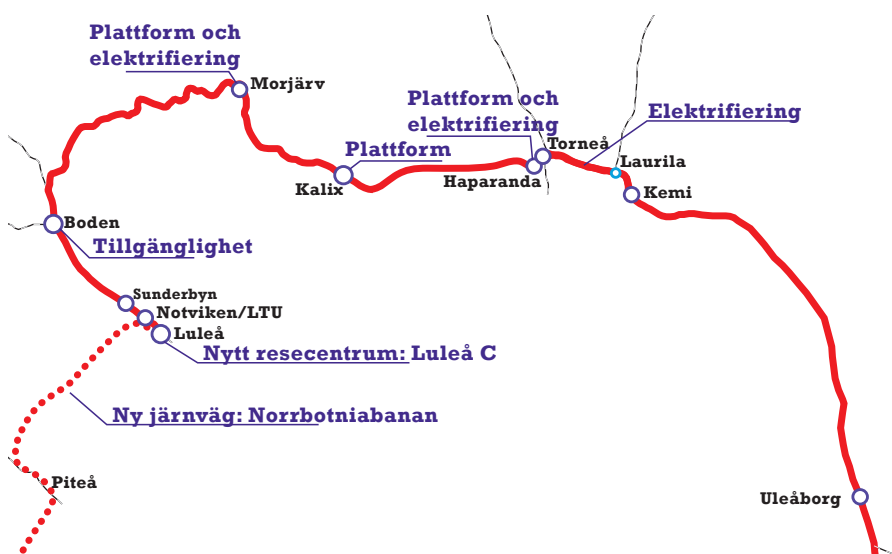
Plattformsåtgärder och elektrifiering av spår: 11,2 Mkr

(Haparanda-)Torneå-Laurila

Elektrifiering av bandelen Haparanda-Torneå-Laurila.

Norrbotniabanan

Ny kustjärnväg Umeå-Luleå, 25 000 Mkr



En viktig länk

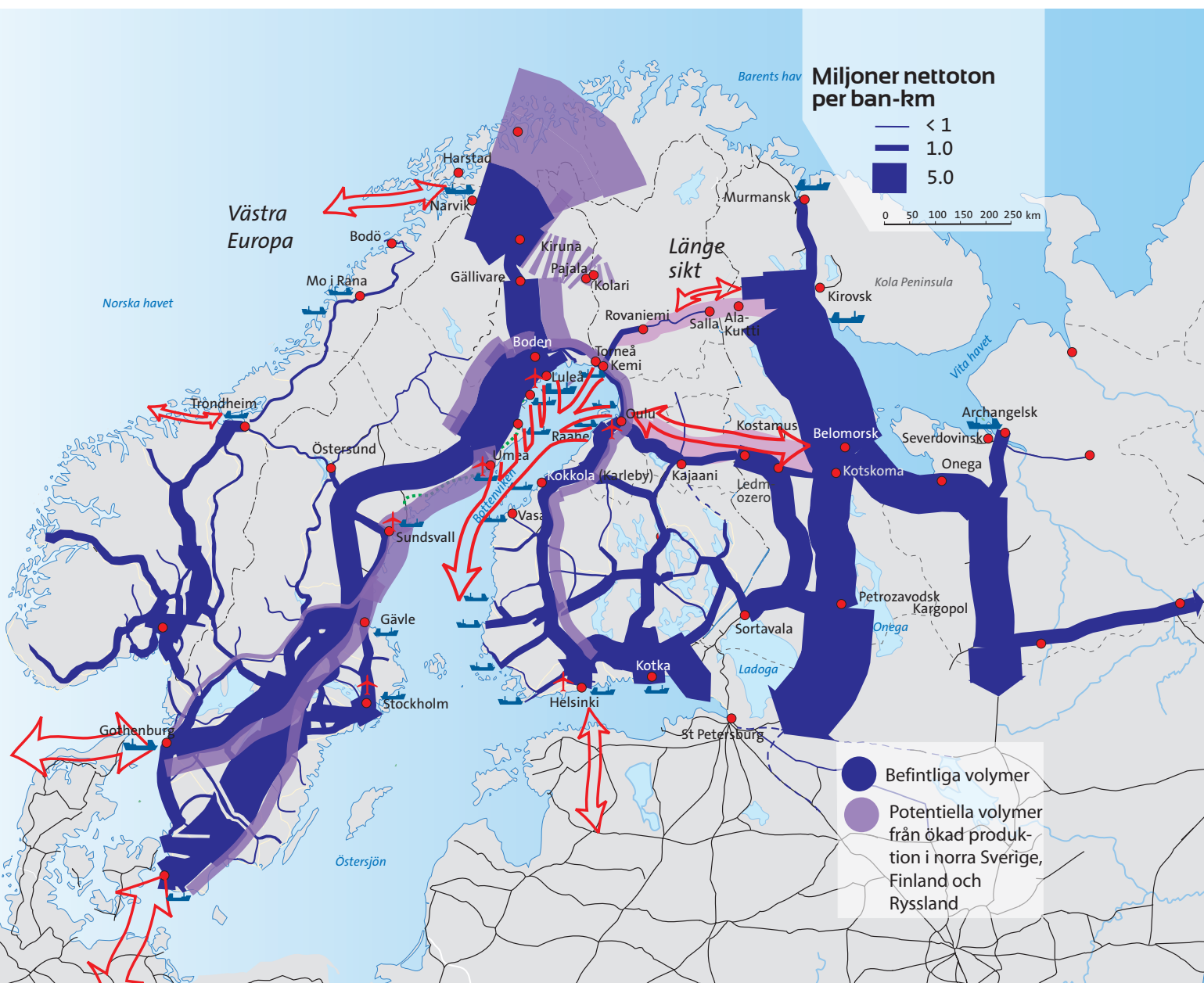
Del i ett större sammanhang

Haparandabanan är en del av Botniska korridoren och en strategiskt viktig länk inom det transnationella godstransportsystemet i norra Europa. Botniska korridoren är förelagen av EU-kommissionen att ingå i det europeiska stomnätet, Core Network.

Godstransporter

Stora godsvolymer transporteras på väg- och järnvägsnätet och över hamnarna i Barentsregionen. Transportflödena går övervägande från norr till söder och transportsystemet har utvecklats därefter. Den relativt låga efterfrågan på öst-västliga transporter beror på administrativa, kulturella, språkliga och infrastrukturella faktorer. Under de senaste 20 åren har samarbete och utbytet länderna emellan förbättrats, vilket öppnar för nya möjligheter.

THE BOTHNIAN CORRIDOR





Finansiering

Kostnader

Trafikeringskostnaden för den aktuella sträckan som omfattar fem dagliga dubbelturer är beräknad till en årlig kostnad av 20 Mkr.

Fördelning

Inom den hittills upphandlade trafiken i Norrtågssamarbetet har staten beslutat att medfinansiera trafiken med 50%. Om samma finansieringsmodell skulle tillämpas för aktuell sträcka så skulle det innebära att staten ansvarar för 50 % (10 Mkr), och regionen genom landstinget och kommunerna för 50 % (10 Mkr). Ett sådant beslut kräver en utökad statlig ram och måste förankras hos regeringen.

Till detta måste läggas investeringar för att skapa attraktiva stationer/resecentra.

Ny kollektivtrafiklag

Den 1 januari 2012 började den nya kollektivtrafiklagen att gälla. Den innebär att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för all kollektivtrafik i länet. I Norrbotten består den nya myndigheten av ett kommunalförbund med samtliga 14 kommuner samt landstinget. Finansieringen av kollektivtrafiken ska ske enligt den modell som varit i bruk sedan 2010 och som innebär att landstinget har kostnadsansvaret för stomlinjer med buss och all persontrafik på järnväg. Kommunerna har kostnadsansvaret för inomkommunal busstrafik. Tågtrafiken på sträckan kan medföra att man kan ersätta och minska parallell busstrafik på vissa av linjerna inom länet.

Botniska korridoren är en viktig del i det europeiska stomnätet



Regionala roller och ansvar

Regional kollektivtrafikmyndighet

Myndigheten har ansvaret för planering och upphandling av all kollektivtrafik i länet. Man kan dock överlåta till kommun eller bolag att sköta upphandlingen och tecknande av avtal för viss trafik. Myndigheten kommer löpande att fatta beslut om vilken trafik som ska omfattas av så kallad "allmän trafikplikt". Trafik som samhället/myndigheten anser är av väsentligt värde för samhällets funktion och som man därför avser att upphandla måste omfattas av "allmän trafikplikt".

Myndigheten bör omgående initiera det trafikala samarbetet med Finland avseende ett gemensamt trafikutbud gällande tidtabeller, taxesamarbete och marknadsföring.

Landstinget

Landstinget är en part i den nya kollektivtrafikmyndigheten och ska som sådan finansiera kollektivtrafiken på järnväg inom länet. Ledningen har varit med i en inledande diskussion om hur trafiken mellan Luleå och Haparanda kan finansieras. En möjlighet är en samfinansiering av regionen genom Landsting och berörda kommuner för sträckan Luleå – Haparanda/Torneå.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen kan medverka i denna process på två sätt. Dels genom att tillsammans med övriga aktörer, där Norrtåg bör ha en ledande roll i att uppvakta staten för att få medel till trafiken i likhet med den övriga trafiken inom Norrtågssamarbetet. Dels genom att Länsstyrelsen kan ha vissa möjligheter att medfinansiera infrastruktur som Resecentrum, avslutningsvägar etc. via Länstransportplanen.

Utbyggd
snabbtågs-
trafik ger stora
positiva sam-
hällseffekter



Beslut

Kommunal infrastruktur

Kommunen beslutar att stå för sin del av förverkligande av infrastrukturen avseende resecentrum och inleda följande steg för genomförandet

- ▶ Planering
- ▶ Projektering
- ▶ Investering
- ▶ Byggande
- ▶ I drifttagande 2014-08-01

Kommunala trafik kostnader

Kommunen beslutar att verka för att persontrafik på järnvägen mellan Luleå och Haparanda/Torneå tas med i den Trafikförsörjningsplan som den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska upprätta.

Begäran om att Norrtåg uppvaktar staten för medfinansiering av trafiken

Kommunen begär att Norrtåg uppvaktar staten för statlig medfinansiering om 10 Mkr årligen med start 2014-08-01.

Begäran till den nya trafikmyndigheten för Norrbotten

Att ta med persontrafik på järnvägen Luleå – Haparanda/Torneå i den kommande trafikförsörjningsplanen och att denna omfattas av trafikplikt. Myndigheten måste då också avgöra hur finansiering ska ske.

Norrtåg

▶ Norrtåg är det gemensamma samverkansorganet för järnvägstrafik inom regionen. Norrtåg kan på regionens begäran uppvakta Trafikverket centralt och departement/regering för att söka medel till trafiken som en utökning av Norrtågssamarbetet med samma förutsättningar som den övriga trafiken.

Norrbottenabanegruppen

▶ Norrbottenabanegruppen kan bidra genom att marknadsföra hela sträckan Umeå – svenskfinska riksgränsen.

Botniska korridoren

▶ Arbetet med att få med Norrbottenabanan och övriga delar av Botniska korridoren i EU:s utpekade Core Network har bedrivits inom ramen för projektet Botniska korridoren där bl.a. kommuner, länsstyrelsen, landstinget m.fl. är delaktiga från fem län samt motsvarande på finska sidan.

Trafikverket

▶ Trafikverkets ansvar är planering/utförande och finansiering av sina anläggningar vid resecentrum i form av spår, perrong och trafikinformation.

Kommunerna

▶ Kommunerna ansvarar tillsammans med andra aktörer såsom Trafikverket, markägare och operatörer för övriga investeringar för resecentrum i anläggningar som vänthall, anslutande vägar för bil, cykel och gångtrafik, parkeringar för bilar, bussar och cyklar m.m.

Kommunerna kan också på den regionala kollektivtrafikmyndighetens begäran vara med och delfinansiera trafiken på sträckan.

NORRTÅG

norrbotten
BANAN

BOTNISKA
KORRIDOREN

NORRBOTTENS
LÄNS LANDSTING

TRAFIKVERKET



Länsstyrelsen
Norrbotten

DRRTÅG

ARBETE MED BOTNIATÅG AB