

§ 112 **Innehåll i yttrande över tågstrategi 2040**
RUN 248-2023**Sammanfattning**

Region Västerbotten har fått Tågstrategi 2040 på remiss från Norrtåg AB. Norrtåg önskar få ett antal frågor besvarade i yttrandet, men lämnar i övrigt utrymme för att även inkomma med övriga synpunkter.

Under våren 2023 har Primärkommunala delegationen, Samrådet för samverkan inom regional utveckling samt Kommuncheferforum fått ta del av Tågstrategi 2040. Information om remissförfarandet har lämnats i dessa forum. I augusti inbjöds kommunerna att inkomma med inspel till Region Västerbottens arbete med att utarbeta ett yttrande från Region Västerbotten. Inkomna inspel redovisas till regionala utvecklingsnämnden och på vilket sätt de avses hanteras i förhållande till förslag till yttrande.

Övergripande innehåll i Region Västerbottens yttrande är att tågstrategi 2040

- skulle vunnit på att tydligare utformas som ett visionsdokument.
- på ett tydligare sätt borde innehålla tankar kring hur den regionala tågtrafiken kan samverka med kommersiell trafik inom områdena taxe- och trafiksamverkan utöver den vaga skrivningen om att samverkan kan bli aktuellt om tillfälle uppstår.
- skapar en tydlighet genom att peka ut ett basutbud som grund för trafiken inom Norrtåg och att tågtrafik bör finnas där det finns ett underlag som motiverar tågtrafik.
- i sin vision uttrycker att hela resan ska kunna göras på en och samma biljett är en positiv utveckling och som efterfrågas av Region Västerbotten och att målsättningen då behöver inkludera både regionaltåg, regional busstrafik som tätortstrafik.

I tågstrategi 2040 finns skrivningar om att ett tydligt val måste göras mellan buss och tåg. Region Västerbotten vänder sig emot detta och anser att finansierarna av kollektivtrafiken bör anses kunna göra relevanta avvägningar kring såväl buss som tågtrafik utan att det finns ett utav alla stycken antingen eller förhållande mellan buss och tåg. Samtidigt så är det positivt att tågstrategin pekar på att det är viktigt att det finns ett resandeunderlag som motiverar tågtrafik och att trafikutbudet behöver vara tillräckligt attraktivt med en frekvens om timestrafik för att attrahera pendlare.

I strategin står att de fyra regionerna 2024 behöver fatta beslut om i vilken nivå trafiken i respektive stråk ska utvecklas i början av 2030-talet eftersom fordonen för denna trafik måste beställas under 2024. För att sådana beslut ska kunna fattas behöver tydligare ekonomiska underlag kopplat till hur ett utvecklat basutbud som även omfattar trafikering av Norrbotniabanan Umeå – Skellefteå påverkar de olika länen rent ekonomiskt. Den ekonomiska modell som idag används för att fördela kostnader och intäkter i trafiken bör tydliggöras i förhållande till ett utvecklat basutbud. Kommer kostnader och intäkter fördelas utifrån dagens modell för det som i tågstrategi 2040 beskrivs som basutbud?

I remissmissivet finns fem frågeställningar. Region Västerbottens inriktning i besvarande av dessa är:

1. Region Västerbotten delar Norrtågs bild av att helheten är viktig, att basutbudet är den prioriterade frågan och basutbudet bör utvecklas mot timestrafik när

ekonomiska förutsättningarna finns.

2. Region Västerbotten delar Norrtågs övergripande bedömning av utvecklingen av orsstruktur, arbetsmarknad och områden för större arbetspendling.
3. Persontågstrafiken har mycket stor betydelse för att på ett hållbart sätt bidra till den regionala utvecklingen. Tågtrafiken kan bidra till utvecklingen genom att utveckla pendlingen inom länet såväl som till/från länet.
4. I Västerbotten håller processen med att utforma nytt trafikförsörjningsprogram på att starta med mål att nytt trafikförsörjningsprogram ska antas under hösten 2024. Dagens trafikförsörjnings-program är utformat utifrån de förutsättningar som fanns för kollektivtrafiken inför antagande av programmet och avser perioden fram till 2025 med mål mot 2030. Dagens trafikförsörjningsprogram kan därmed inte sägas hänga ihop med tågstrategin. På samma sätt så sträcker sig exempelvis den regionala utvecklingsstrategin fram till 2030.
5. De utpekade sträckorna i basutbudet utgör de sträckor där Västerbotten ser att potential till pendling finns. Förhållandet mellan buss och tåg kommer alltid att vara en fråga som kollektivtrafikmyndigheten och den som finansierar trafik efter en sträcka kommer att värdera vid vart och ett tillfälle.

Region Västerbotten vill även lyfta fram att det öst-västliga stråket efter Tvärbanan Umeå – Storuman är ett stråk som kan få en viktig betydelse utifrån det förändrade säkerhetspolitiska läget. Infrastruktursatsningar och en eventuell fast förbindelse mellan Umeå och Vasa skulle på sikt kunna förändra betydelsen och förutsättningarna för trafikering längs detta stråk.

Förslag till beslut

Richard Carstedt (S) föreslår bifall i enlighet med förvaltningens förslag, lydande: Informationen noteras. Regional utvecklingsförvaltningen fortsätter framtagandet av yttrandet.

Beslut

Arbetsutskottets förslag till regionala utvecklingsnämnden:

Informationen noteras. Regional utvecklingsförvaltningen fortsätter framtagandet av yttrandet.

Expedieras till

Regionala utvecklingsnämnden

Beslutsunderlag

- Karolina Filipssons tjänsteskrivelse 2023-09-05
- Remiss - Tågstrategi 2040