

Region Västernorrlands yttrande över Norrtåg AB:s tågstrategi 2040

Region Västernorrland tackar för möjligheten att yttra oss över Norrtåg AB:s förslag till strategi 2040. Vi har berett ärendet brett på förvaltningen Regional utveckling för att täcka samtliga av våra uppdrag och prioriteringar som exempelvis tillväxt, kompetensförsörjning, folkhälsa, klimat och miljö med flera.

Då den regionala kollektivtrafiken i Västernorrland är organiserad i ett kommunalförbund är förbundet formell ägare av Västernorrlands aktier i Norrtåg AB medan Region Västernorrland är finansär och borgenär.

Kommunalförbundet har fört en dialog med länets kommuner för att samla deras yttrande över förslaget till strategi medan Region Västernorrland har fört en dialog med Handelskammaren Mittsverige, Länsstyrelsen Västernorrland, Mittuniversitetet och Trafikverket Region Mitt under arbetet med att ta fram förslag till yttrande.

I vårt yttrande har vi valt att fokusera mer på de strategiska delarna i förslaget till strategi och mindre på de operativa delarna.

Sammanfattande kommentarer och synpunkter över förslag till strategi

- Vi önskar inleda med att belysa och poängtera hur viktigt och bra det har varit och är att samla norra Sverige (de fyra nordligaste länen) i en gemensam dialog och process kring den gemensamma och framtida utvecklingen i norra Sverige, i det här fallet med sikte mot 2040. Vikten och betydelsen av processen tydliggörs exempelvis genom de historiska satsningarna om mer än 1 070 miljarder kronor som görs och planeras göras 20 år framåt. Vidare är de gemensamma järnvägsprioriteringarna (att Botniska korridoren (Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan) ska vara utbyggda till 2030) nära sammankopplade med de trafikala frågorna, varför det är naturligt och en styrka med gemensamma processer som denna.

- Järnvägsinfrastrukturen och den regionala tågtrafiken tjänar idealt på att planeras och byggas seriellt, att bygga ut ett sammanhållet system fullt ut innan man börjar bygga nya eller utveckla andra system parallellt.
- Bra att arbets- och studiependling (högre studier) pekas ut tydligt som primärt uppdrag för den regionala tågtrafiken. Med det sagt ska inte annat resande förringas då tågtrafiken, i kontrast till regional busstrafik i allmänhet, lockar ett stort antal sällanresenärer såsom exempelvis besökare och turister, vilket det också ges uttryck för i förslaget till strategi. Med det sagt har de olika trafikuppläggen delvis olika uppdrag under en tur då sträckorna är så långa. En linje som har ett pendlingsuppdrag den första delen kan ha andra uppdrag i den senare delen av samma sträcka.
- Modern järnväg dimensioneras för hastigheter om 250 km/h vilket teoretiskt skulle kunna vara en realitet på hela eller delar av sträckan mellan Stockholm-Luleå till 2030 eller kort därefter. Preferensen att anskaffa fordon som klarar av hastigheter upp till 250 km/h är därför lika logisk som självklar, som utgångspunkt och preferens i alla fall. Om snabbare fordon är avsevärt mer kostsamma att införskaffa, äga och underhålla kan det dock bli svårt. Val av fordon behöver därför matchas i dialog och samråd med staten om när och vilka sträckor av järnvägen som kan klara av hastigheter upp till 250 km/h och vilka kostnader som rimligen delas mellan staten och de berörda regionerna samt hur.
- Kollektivtrafik och särskilt tågtrafik är en samhällsviktig funktion men samtidigt mycket kostsam, varför det är av största vikt att försöka optimera och samordna funktionerna så långt som möjligt, dels behöver den regionala tågtrafiken harmoniseras med den nationella dag- och nattågstrafiken och mellan olika kommersiella aktörer, dels med den regionala busstrafiken. Precis som med infrastrukturplaneringen byggs ett sammanhållet kollektivtrafiksystem bäst uppifrån och ned där den internationella, nationella och regionala tågtrafiken planeras i fallande ordning och att den regionala och lokala busstrafiken anpassas därefter. Vi har gemensamt tagit ett steg i den riktningen genom att för en tid sedan samstämmt förorda en så kallad takttidtabell för den regionala tågtrafiken i norra Sverige.
- Förslaget till strategi är en bra utgångspunkt som vi med fördel ser kan kompletteras med ett mer operativt program om hur förslagen i strategin kan och bör realiserars.

Svar på de frågor som Norrtåg AB särskilt önskar yttrande över

1. Vi tillstyrker förslaget till strategi i den ordning som beskrivs, primärt att basutbudet utvecklas med minst timmestrafik, sekundärt att ren pendlingstrafik utvecklas till de

större regionala centra, samt, tertiärt att infrastruktur och ny trafik kan utvecklas därefter.

2. Det är vanskligt att prognostisera framtida utveckling av samhället. Investeringarna som görs och planeras i norra Sverige är av historiska proportioner samtidigt som regionerna i fråga, staten och EU prioriterar och planerar för kraftigt utbyggd kustjärnväg fram till 2030. För att bemöta frågan från motsatt håll finns det få indikationer på att utvecklingen inte kommer bli som den beskrivs i förslaget till strategi. Det försämrade säkerhetsläget och dess potentiella negativa konsekvenser är dock oroande och potentiellt allvarliga.
3. Med tanke på att Nya Ostkustbanan (som del av Botniska korridoren och stomnätskorridoren Skandinavien Medelhavet) tillsammans med kompetensförsörjning, är utpekad som Västernorrlands enskilt viktigaste utvecklingsfråga, är tåget stommen i Västernorrlands regionala kollektivtrafiksystem. Då merparten av järnvägen i vårt län inte är att betrakta som modern (hastigheter lägre än 250 km/h och avsaknad av dubbelspår) gör det oss oproportionerligt beroende av flygtrafik (för långväga resor som annars likväl eller hellre skulle kunna utföras med tåg) tills det att järnvägen moderniserats. Det är särskilt påtagligt i länets nordligare delar. Även resor inom norra Sverige lämnar mycket övrigt att önska. Mer ofta än sällan träffas vi på Arlanda vid gemensamma möten.

Vår utgångspunkt är att trafikslagen kompletterar snarare än att de konkurrerar med varandra, särskilt då inget enskilt trafikslag kan ersättas av de andra trafikslagen fullt ut. Det är därför viktigt att fortsätta ha en dialog i norra Sverige för att säkerställa att vi går i takt och har samma ambitionsnivåer över tid.

4. Den övergripande bedömningen är att förslaget till tågstrategi inte står i konflikt med de styrande dokument som Region Västernorrland fastställt enskilt (exempelvis regionplan, trafikpolitisk policy eller motsvarande dokument) eller i samverkan med andra (exempelvis Ett Västernorrland – RUS 2030 eller andra styrande dokument). Omvänt gör vid bedömningen att förslaget till strategi, i allt väsentligt, harmoniserar med de regionalt styrande dokumenten, såsom strategier.

När det gäller det regionala trafikförsörjningsprogrammet överlåter vi till Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län att utlåta sig över. Med det sagt ser vi det som en styrka att fastställandet av strategier och planer för utvecklad infrastruktur och trafik följer den ideala planeringshierarkin uppifrån och ned, att europeisk, nationell och regional tågtrafik planeras först och kompletteras av den regionala och lokala busstrafiken.

5. Det beskrivna basutbudet (Sundsvall-Umeå och Sundsvall-Östersund) täcker in merparten av det samlade behovet av regionalt resande (mellan kommuncentra). Tillgängligheten för Sollefteå kommun har stora och allvarliga brister som måste åtgärdas på flera sätt, i nära samverkan med berörda kommuner och myndigheter. Dessa åtgärder bör hanteras skyndsamt, i synnerhet mot bakgrund av riksangelägenheter som ett utvecklat försvar och för att stärka de sociala effekterna som skapas bland annat i samband med ökad tillgång till utbildning. I ett första skede kan ett stärkt bussutbud vara en möjlig lösning och i andra hand planer på persontågtrafik, i linje med det som beskrivs i förslaget till strategi.

Idag finns en utvecklad och betydande busstrafik med linje 201 mellan Härnösand-Timrå-Sundsvall som troligen kommer behövas i någon form och utsträckning även om tågtrafiken utvecklas kraftigt, inte minst med tanke på etableringen i Torsboda.

Sträckan Härnösand-Örnsköldsvik trafikeras av linje 50 men har ett svagt resande i relation till utbud och i jämförelse med annan regional busstrafik. Det är dock svårt att bedöma vilket eventuellt behov som kan kvarstå i framtiden.

Linje 191 trafikerar Sundsvall-Ånge och är utvecklad till att ha flera lokala behov snarare än ett regional, inte minst då bussen tar ungefär dubbelt så lång tid som tåget, trots bristerna på Mittbanan. Det finns ett svagt regionalt uppdrag och behov av linjen i dagsläget som knappast stärks om tågtrafiken utvecklas.

Övergripande kommentarer

I Västernorrland regionala utvecklingsstrategi finns prioriteringar som rör människors tillgänglighet och hållbart resande, bland annat ökad upplevd närhet till omvärlden oavsett om den är fysisk eller digital och ett funktionellt, sammanhållet system för hållbart resande, samt finansieringsbeslut tagna för genomförande av nya Ostkustbanan, Mittbanan, och Ådalsbanan. Vårt fokus ligger på en utbyggd järnväg eftersom minskade restider medför stora regionala fördelar, ökad funktionalitet och geografisk tillgänglighet.

Av Region Västernorrlands analys *Hur återhämtade sig pendlingen 2021?* (diarienummer 21NHU643) framgår att ökad funktionalitet för regionerna och arbetsmarknadsregionerna bidrar till ekonomiska fördelar och ny ekonomisk aktivitet. Täta städer och miljöer innebär att så kallad agglomerationsekonomier föreligger, vilket betyder att produktiviteten hos individer och företag ökar med antalet ekonomiska aktörer i ett geografiskt område. Faktorer som matchning, delning och lärande gynnas i större regioner.

Fler hushåll som består av två välutbildade vuxna ställer stora krav på en regions funktion. Regionen behöver kunna tillgodose två specialiserade individers karriärer, annars väljs regionen bort och den potentiella tillväxten uteblir. Ökad pendling gynnar även landsbygden

genom att kommuner blir mindre känsliga för strukturomvandling och med distansarbete kan fler pendla – längre avstånd kan hanteras med färre resdagar. Arbetspendlingen är därför central i den funktionella regionala integrationen.

Långsiktig utbyggnad av kustjärnvägen måste matchas med samordnad och långsiktig finansiering av den regionala tågtrafiken i norra Sverige

Norra Sverige gör gemensamma prioriteringar om att kustjärnvägen ska rustas upp, trimmas och byggas ut för mer än 100 miljarder kronor till 2030, utöver de cirka 27 miljarder som redan investerats i Botniabanan och Ådalsbanan. I tillägg gör vi ytterligare prioriteringar av tvärstråken med målår 2050.

Våra gemensamma prioriteringar måste så klart matchas av en långsiktig och stabil finansiering som står i paritet med järnvägsinvesteringarna, vilka annars är svåra att motivera. Sedan starten av Norrtågstrafiken 2010–2012 har Region Västernorrland konsekvent ställt sig positiva till alla möjligheter att införskaffa ytterligare fordon, att tillföra ytterligare turer samt ingå och finansiera samarbetsavtal som ökar det regionala och interregionala resandebudet inom samt till och från våra grannlän.

Det finns en långsiktig inriktning och bred politisk samsyn i vårt län om att satsa på en fortsatt utvecklad regional tågtrafik i norra Sverige och tillsammans med andra län. Det ska ske i dialog med den privata marknaden vilket tydliggörs genom beskrivningen av kustjärnvägen som Västernorrlands enskilt viktigaste utvecklingsfråga.

Det finns behov av fler turer på Mittbanan

På kort sikt är ökat turutbud viktigare än snabba restider för att öka attraktiviteten på Mittbanan. Det framgår av rapporten Analys av stationslägen och trafikering, framtagen inom Projekt Mittstråket. Beräkningar visar att ökat turutbud tillsammans ett trafikupplägg med taktidtabell och knutpunkter ger påtagliga resandeökningar i stråket till mycket måttlig kostnad. Stora investeringar har genomförts på Mittbanan och ytterligare åtgärder är inplanerade kommande åren i syfte att förbättra förutsättningarna för ett utökat trafikutbud och effektivare trafikeringssupplägg. Norrtågs målsättning för persontågstrafiken Mittbanan ligger i linje med denna inriktning.

Ökad regional tillgänglighet

Modern tågtrafik är oslagbar på mellanlånga sträckor från mellan 30–50 kilometer och uppemot 800 kilometer beroende på omständigheter och i förhållande till andra transportslag. Vid en modernisering av järnvägen skulle exempelvis restiderna mellan Härnösand och Sundsvall kunna kapas med två tredjedelar, från cirka 60 till ungefär 22 minuter. Det skulle innebära att et skulle kunna gå snabbare att resa mellan Härnösand-Sundsvall än vad det tar från Alnö till Sundsvall med bil eller buss.

Tillgänglighet för alla

Tågtrafiken är en av de mer tillgängliga och bekväma formerna av transporter för nästan alla och oftast för personer med olika nedsättningar eller hinder. Fordonen och tågstationerna är ofta mer tillgängliga än andra bytespunkter för övriga transportslag, vilket är en gynnsam utgångspunkt för utveckling. Här finns möjlighet och tillfälle för de fyra nordligaste regionerna och kommunerna att genom Norrtågstrafiken utveckla en mer enhetlig standard för vad som är tillgänglighet för alla.

Transportsystemets utformning har betydelse för hur väl människor inkluderas i samhället

Ett mer jämlikt och jämställt planerat transportsystem bidrar till mer hälsosamma och klimatvänliga livsmiljöer. Så förutom rena samhällsekonomiska analyser av investeringar i transportinfrastruktur kan även en social konsekvensbeskrivning göras för att förstå vilka sociala nyttor och effekter investeringen kan ge. Sociala effekter kan exempelvis vara ökad tillgänglighet till arbete, utbildning, service, natur, kultur och fritidsaktiviteter vilka också kan bidra till att öka livskvalitet och tillit till samhället för Västernorrlands invånare.

Vi måste våga göra gemensamma prioriteringar

En utmaning inom många samhällsfrågor är att det inte går att tillfredsställa alla behov, tvärtom. En baksida med kollektivtrafikplanering är just att prioriteringar och val direkt eller indirekt också betyder att man väljer bort något annat. Ett klassiskt exempel är var och ur ofta en buss eller ett tåg ska stanna och hur det påverkar transportens hastighet och därmed attraktivitet. Få stopp betyder snabb trafik men att många orter och personer exkluderas medan många stopp kan leda till långsam och oattraktiv trafik som väljs bort av dem som har andra alternativ.

Det är även önskvärt med persontågstrafik till och från Sollefteå och Långsele

Det var ungefär 20 år sedan merparten av persontågstrafiken till och från Sollefteå och Långsele upphörde. Sedan dess har nödvändiga investeringar i underhåll och utveckling på övre Ådalsbanan varit underfinansierat eller helt uteblivit fram tills 2019 då Trafikverket påbörjade upprustningen av den aktuella banan för näringslivets behov av godstransporter primärt, men också för möjligheter till omledning och redundans.

Trafikverket planerar att en vändslinga i Västerasby (som Region Västernorrland medfinansierar med mer än 50 miljoner kronor från den regionala transportplanen) ska vara färdigställd till 2033. När vändslingan är på plats underlättas och effektiviseras trafiken norrut avsevärt då tåg som kommer från eller ska till Umeå inte behöver vända loket. För att skapa ännu bättre förutsättningar för framtida persontågstrafik skulle det dock behövas ett signalsystem på övre Ådalsbanan (vilket helt saknas idag) och helst en eller några mötesstationer.

Över tid har Sollefteåområdets tillgänglighet till andra orter och inte minst Stockholm förblivit bristfälliga eller till och med försämrats, vilket inte är acceptabelt.

Övriga inspel och medskick

- Det är viktigt att fortsatt beakta och eftersträva att så många stationsorter som möjligt trafikeras på ett rimligt sätt för i första hand möjliggöra för arbetspendling. Det är också viktigt att komma ihåg våra högre lärosäten vid planering av tidtabeller för att möjliggöra studiependling och arbetsresor mellan campus, som är vanligt förekommande. Nya stationsorter kan behövas tillkomma för att komplettera de befintliga, exempelvis i Bollstabruk.
- Dokumentets struktur skulle med fördel kunna utvecklas för att underlätta förståelsen för läsaren, exempelvis så att det finns rubriker som motsvarar strategins övergripande prioritering och målbild som formulerats inledningsvis samt att framtagna stråkanalyser redovisas utifrån det.
- Det vore önskvärt att strategin kortas ned och komprimeras i samband med fastställande samt att den på sikt kompletteras med en handlings- eller genomförandeplan av mer operativ karaktär. En sådan plan skulle med fördel kunna samordnas och harmoniseras med infrastrukturplaneringen med berörda regioner och Trafikverket Region Norra. Ett sådant operativt program kanske skulle kunna vara en tillgång för de fyra regionala kollektivtrafikmyndigheternas framtida planeringsarbete?

REGION VÄSTERNORRLAND



Jonny Lundin
ordförande Regionala utvecklingsnämnden

