Tjänsteställe, handläggare
Allmän Kollektivtrafik, Fredrik Eliasson

Sammanträdesdatum
2023-09-27

Beteckning
Dnr: 23RS4474

Er beteckning:
KTN/230037

Region Värmland
diariet@regionvarmland.se

# Svar på remiss om Strategisk plan för tågtrafiken i Värmland

Region Örebro län tycker att det är positivt att det tas fram en strategisk plan för hur tågtrafiken ska utvecklas. Region Värmland och Region Örebro län har gemensamma intressen såväl när det gäller hur vi vill att infrastrukturen ska utvecklas, som hur man skapar en god trafikering över länsgränsen.

Region Örebro län håller överlag med om slutsatser och den strategiska inriktningen i dokumentet i de delar som berör våra gemensamma intressen. Region Örebro län har dock några funderingar kring om ett delvis annat upplägg ytterligare skulle kunna tydliggöra prioriteringarna, samt även några förslag till förtydliganden.

I rapporten presenteras Trafikverkets basprognos, vilket förstås fyller sin funktion. Man får dock intryck av att rapporten faller in i att använda en liknande modell som Trafikverket för att bedöma framtiden. Det är naturligt att Trafikverket gör en *prognos* för den framtida tågtrafiken (eftersom de inte ansvarar för trafikeringen) och utifrån denna gör en bedömning av vilken infrastruktur som behövs. Rapporten å sin sida ställer därefter upp tre scenarier som var för sig ställer upp vilken infrastruktur man skulle vilja ha, vilken trafik man då skulle kunna köra, samt vilken samhällsutveckling det skulle kunna leda till. Region Örebro län anser att Region Värmland kan överväga att vända på upplägget; att man först målar upp vilken typ av samhällsutveckling man vill ha till 2040, därefter presenterar vilken typ av tågtrafik man anser bidrar till den samhällsutvecklingen, samt slutligen beskriver vilken infrastruktur som torde behövas för att kunna köra den trafiken. Det skulle kunna ge bättre förutsättningar till att göra en mer slagkraftig prioritering av vilken infrastruktur som är viktigast. Det har vi också ett gemensamt intresse i.

Det är bra att det på s. 36 presenteras en kartbild av hur tåglinjerna skulle kunna se ut till 2040 i scenario hög. Tabellen på s. 37, som visar på turutbudet i samma scenario matchar dock inte fullt ut med kartbilden. Exempelvis beskrivs att det ska gå 30 dubbelturer mellan Karlstad och Kristinehamn, vilket kan antas (men är inte tydligt) vara det som i kartan beskrivs som lokaltåg. I kartan beskrivs också att det ska finnas regionaltågtrafik från Värmland med koppling till Karlskoga, Örebro och övriga Mälardalen. Den trafiken finns dock inte med i tabellen. Däremot regionaltågstrafik till Åmål i såväl kartan som tabellen. Intrycket är att tabellen på s. 37 visar tågtrafik 2040 men bara på de tågbanor som finns idag. Det är också otydligt om trafikutbudet i tabellen är avgränsat till det som Region Värmland tar ansvar för idag.

Detta för också med sig en otydlighet i den beskrivning av fordonsbehov, som kommer på s. 38. Ska det ses som det fordon som krävs för att klara trafiken som beskrivs i kartan på s. 36 eller tabellen på s. 37. En annan reflektion är att även om Region Värmland tar ett stort ansvar för fordonsförsörjning idag, så kan den nya infrastrukturen som möjliggör nya trafikupplägg öppna upp för nya samarbeten när det gäller fordonsförsörjning. Den regionaltågstrafik med koppling till Mälardalen, som beskriv i kartan, kan ju innebära att flera regioner delar på ansvaret för fordonsbehovet. Rapporten skulle kunna vinna på att ett resonemang kring detta läggs till. Detta kan också påverka det framtida depåbehovet (som beskrivs på s. 43). Med trafiksystem som binder samman nodstäder över länsgräns, finns det sannolikt vinster att se över depåbehovet kan samordnas över trafiksystemet, istället för att avgränsa sig till att Region Värmland behöver ta hela ansvaret.

För Region Örebro län

Andreas Svahn
Ordförande i regionstyrelsen

Rickard Simonsson
Regiondirektör