

§ 61 Norrtåg 2040 – en tågvision

Diarienummer: 24RS860
Ärendansvarig: Märta Molin
Handläggare: Henric Fuchs

Beslut:

Regionfullmäktige beslutar på regionstyrelsens förslag

att för Region Västernorrlands del anta och fastställa dokumentet ”Norrtåg 2040 – en tågvision”

Ärendebeskrivning

Norrtåg AB har under senare år drivit en process och utfört ett arbete med att ta fram strategiska och vägledande dokument för den regionala tågtrafikens fortsatta drift och utveckling i norra Sverige med sikte mot 2040.

Norrtåg AB ägs och finansieras av de fyra nordligaste länen. Jämtland Härjedalen och Västerbotten ägs och finansieras Norrtågs verksamhet direkt av respektive region. I Norrbotten och Västernorrland ägs aktierna av respektive kommunalförbund med respektive region är finansiär av verksamheten.

Förslaget till vision har framställts för antagande av bolagets samtliga parter, det vill säga både till ägarna och finansiärerna. Norrtåg AB föreslår att samtliga parter också antar och fastställer dokumentet ”Norrtåg 2040 – en tågvision” för egen del.

Tidigare beredning

Under 2023 behandlades frågan om en strategi för Norrtåg AB politiskt i Region Västernorrland vid två tillfällen. I början av året (2023) informerades Regionala utvecklingsnämnden (tillika trafikansvarig nämnd) om processen med framtagandet av en strategi eller liknande.

Under hösten 2023 remissbehandlades ett första förslag till tågstrategi av Region Västernorrland

Bakgrund

Den regionala tågtrafiken genom Norrtåg rullades ut i omgångar mellan 2010–2012 och har varit en succé, framför allt längs den då nybyggda Botniabanan (2010) mellan Umeå och Örnsköldsvik och på delar av den delvis upprustade Ådalsbanan, exempelvis från Härnösand och norrut mot Kramfors.

Ordförandens sign



Justerandens sign



Exp den

Utdragsbestyrkande

Att bedriva regional tågtrafik är komplicerat och komplext. Det är särskilt utmanande under de förutsättningar som Norrtåg AB opererar under, där

Norrtågssystemet täcker mer än halva Sveriges yta på olika bansträckningar med olika standarder och signalsystem vilket föranlett höga drift- och utvecklingskostnader.

Från att verksamheten och trafiken haft en karaktär av att först etableras och stabiliseras är tiden inne för att ta nästa steg på resan, vilket processen med och framtagandet av dokumentet "Norrtåg 2040 – en tågvision" är en vital del av.

Förvaltningens bedömning

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan (som del av Botniska korridoren och EU:s stamnätsskorridor Skandinavien-Medelhavet) är Västernorrlands enskilt viktigaste utvecklingsfråga.

Vi vet att kraftigt utvecklad och utbyggd infrastruktur skapar helt nya och bättre förutsättningar för invånare, besökare och näringsliv att utvecklas. I vårt län ser vi effekterna av Botniabanan och vad det inneburit för Umeå men kanske framför allt för Örnsköldsvik.

Då järnvägen mellan Gävle och Härnösand (Västeraspy) är ett nästan 100 år gammalt enkelspår samt att det saknas kustjärnväg mellan Umeå-Skellefteå-Piteå-Luleå (Norrbotten) har lett till att de sju nordligaste regionerna (Dalarna, Gävleborg, Jämtland Härjedalen, Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland och Örebro län) gjort en politisk kraftsamling i samarbetet Botniska korridoren, som leds politiskt och utrustat med ett kansli från Region Västernorrland.

Samarbetet Botniska korridoren verkar primärt för att staten och EU ska bygga ut järnvägen för gods- och personresor men också för att stärka den militära rörligheten från Örebro-Hallsberg och Stockholm längs kusten upp till Luleå med kopplingar till Norge (Malmaban) och till Finland (Haparandaban) till en investeringskostnad om mer än 100 miljarder svenska kronor. Drygt 30 miljarder kronor är säkrade samt att EU fattat beslut som möjliggör för omfattande medfinansiering av utbyggnaden.

Norra och mellersta Sveriges gemensamma prioriteringar och ambitioner för att matcha de historiska reinvesteringarna och nyetableringarna i vårt gemensamma område skulle säkras, stärkas och ges bättre förutsättningar med en modern och effektiv järnvägsinfrastruktur. Utbyggnaden skulle också sammankoppla oss med ett sammanhållet europeiskt transportsystem vilket stärker den svenska konkurrenskraften, försörjningskedjor och den militära rörligheten.

Ordförandens sign



Justerandens sign



Exp den

Utdragsbestyrkande

För att enskilt skapa bättre förutsättningar i vårt län och i hela norra och mellersta Sverige behöver vi också säkerställa den regionala tågtrafiken, som sagt täcker mer än halva landets yta.

Förvaltningen bedömer att dokumentet "Norrtåg 2040 – en tågvision" är väl genomarbetat och väl förankrat. Det stärks ytterligare av att bolaget, på inrådan av Region Västernorrland med flera, valt att korta ned dokumentet till att bli kort kärnfullt och tydligt i vilka prioriteringar som görs och bör göras fram till 2040 för att ytterst skapa ännu bättre förutsättningar för Västernorrlands och norra Sveriges invånare, besökare och näringsliv.

Beslutsunderlag

"Norrtåg 2040 – en tågvision", **bilaga 55**

Region Västernorrlands tidigare yttrande över Norrtåg AB:s remissförslag till tågstrategi 2023, **bilaga 56**

Protokollsutdrag Regionala utvecklingsnämnden den 27 mars 2024, § 30, **bilaga 57**

Beredning

Regionala utvecklingsnämnden den 27 mars 2024, § 30

Finansutskottet den 3 april 2024, § 65

Regionstyrelsen den 10 april 2024 § 78

Yrkanden

Jonny Lundin (C) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag.

Delges

Handelskammaren Mittsverige

Länets kommuner

Länsstyrelsen Västernorrland

Mittuniversitetet

Norrtåg AB

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Region Jämtland Härjedalen

Region Norrbotten

Region Västerbotten

Trafikverket Norra regionen

Ordförandens sign



Justerandens sign



Exp den

Utdragsbestyrkande