

Region Värmland
diariet@regionvarmland.se

Remiss om strategisk plan för tågtrafik i Värmland

Er beteckning: KTN/230037

Sammanfattning

Länsstyrelsen välkomnar den strategiska planen för tågtrafik med dess ambition att stödja det övergripande arbetet med att ställa om samhällets transportarbete till ett mer hållbart sådant.

Länsstyrelsen saknar en förankring av planen i kommunernas översiktsplaner. Strategin kan kompletteras med detta efter remissyttranden från kommunerna, vilket förhoppningsvis ger en utvecklad bild av länets samlade utvecklingsvilja. Länsstyrelsen anser att planförslaget identifierat behov av en samlande regional fysisk planering för länets utveckling som rubricerad plan, och andra planer, kan förhålla sig till.

Länsstyrelsen anser att strategin skulle kunna vara något mer offensiv genom att ge uppslag inför framtiden, som i skrivande stund är oviss men innehåller flera nya möjligheter för transportsystemet.

Länsstyrelsens synpunkter och reflexioner

Kommunal planering bygger basen för behovet

Arbetet med planen uppges vara grundat i dels de uppsatta mål som Region Värmland tagit fram men också i nationella och globala mål. Region Värmland lyfter fram att planen ska kunna fungera som ett underlag i dialoger och samråd med kommuner angående markanvändning och bebyggelseplanering. Det är oklart om planförslaget har grundats även i kommunernas översiktsplaner då det inte framgår något som indikerar att dessa planer har analyserats. Dock anges i avsnitt 9 att Region Värmland anser att vidare arbete krävs inom kommunal planering för att säkra utrymme för infrastruktursatsningar. Förslaget har remitterats bland annat till länets kommuner och Länsstyrelsen utgår från att kommunernas svar kommer att grundas i respektive kommuns översiktsplan och syn på bebyggelseutvecklingen inom sitt område. Med sådana svar kompletteras grunden till planen av det lokala perspektivet och lokaliseringen av framtida resenärer och transportbehov. En sådan genomlysning skulle passa bra in i avsnitt 5

Vad spår vi för behov framöver. Här kan förslagsvis en gemensam hållning från kommuner och kollektivtrafikmyndigheten om bostads- och arbetsplatslokaliseringar formuleras.

I avsnittet diskuteras förändringen av den geografiska kopplingen till arbete, där det framgår att ca 20-25% av arbetstagarna har möjlighet att arbeta hemifrån i större utsträckning till följd av pandemin. Den största delen av arbetet som utförs görs alltså fortfarande på en arbetsplats. Om det kan antas att kontors- och tjänstesektorn står för majoriteten av anställda som kan nyttja denna möjlighet, och dessa personer främst arbetar dagtid samt i större utsträckning än andra arbetstagargrupper är lokaliserade till urbana miljöer med god kollektivtrafik och med tidtabeller som anpassats därefter, så öppnar det frågan om inte studier av arbetspendling till orters ofta mer perifera arbetsplatser och med perspektivet treskift behöver göras, så att avgångar är anpassade även till nattskift likväl som på helger.

Länsstyrelsen anser att planens syfte tydligt visar på behovet av en regional fysisk planering som ett komplement till Värmlandsstrategin.

Framtidsvision – önskade förändringar

Rubricerad strategisk plan riktar blicken till år 2040. Länsstyrelsen ser det som sannolikt att resandemönstret vid den tidpunkten är förändrat på något vis men det är ännu inte tydligt hur. För att hantera osäkerheten innehåller planen en analys av tre möjliga framtidsscenarioer som alla baseras på olika investeringsgrad i fysisk infrastruktur för tågtrafik – scenario *låg*, *mellan* respektive *hög*.

Med anledning av att framtidens transportsystem är oviss på grund av såväl politik och ekonomi som teknisk utveckling så anser Länsstyrelsen att det kan vara av värde att ytterligare scenarier ingår. Dessa kan ställas som kontrast till övriga scenarier men även peka på vilken utveckling som all infrastrukturplanering behöver förhålla sig öppen för.

Det är enligt Länsstyrelsen positivt att tågstrategin illustrerar vad som krävs för att Värmland ska kunna bidra till ett mer hållbart transportsamhälle, och hur mycket mer som krävs för att nationella och globala miljö- och klimatmål ska kunna nås, än vad som i dagsläget är planerat för i nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033.

Exempel på scenarier som kan beskrivas:

- Utveckling av regionalt resande har möjliggjorts till följd av satsningar på vissa stråk (ingår i de scenarier som strategin beskriver). Länsstyrelsen ser i det fallet ett behov av att analysera scenariot ett steg ytterligare och beskriva hur utvecklingen kan

skapa ett behov av åtgärder i andra bandelar som kan fungera som matarjärnvägar till knutpunkter. Här avses exempelvis de idag – vad gäller persontrafik – underutnyttjade banorna Inlandsbanan och Bergslagsbanan.

- Vad sker om andra transportslag utvecklas? Det kan exempelvis röra sig om att en ny marknad för elflyg för kortare distanser uppstår eller om självkörande och mindre vägburna kollektivtrafikfordon med en större just in time-prägel utvecklas. En sådan utveckling kan påverka incitamentet att investera i tåginfrastruktur om transport sker på andra vis, samtidigt som det å andra sidan kan öppna för möjligheten att komplettera tågtrafiken genom att kanalisera resande från ett större och glest omland till järnvägsstationer eller knutpunkter och därmed understödja huvudstråken. Att lyfta sådana scenarier kan inleda diskussion om nya system för kollektivtrafik utanför de större urbana regionerna.

Prognosstyrd planering

Rubricerad strategi kompletterar Trafikverkets basprognos med politiska mål och de föreslagna scenarier som redovisats. Länsstyrelsen anser att det är positivt att Region Värmland inte planerar sin tågtrafik endast utifrån prognos.

Alla miljö- och klimatmål pekar mot att transportarbetet på väg måste minska för att vi ska nå målen, men Trafikverkets basprognos säger att vi trots detta istället kommer att se påtagliga ökningar, baserat på hur dagens tillväxt ser ut. Planering efter prognos tenderar därför resultera i att när en kostsam åtgärd genomförs för att möta ett förväntat behov, så undanröjs incitamentet för att motverka ökningen. Vidare är lönsamheten hos vägätgärden beroende av att den löser ett framtida kapacitetsproblem och förstärks olyckligtvis av att många vägfordon nyttjar den slutliga lösningen.

Länsstyrelsen vill därför lyfta att samhällsnyttan i ett vidare perspektiv bör lyftas fram ännu tydligare framför basprognosen som grund för planering av infrastruktur.

Allmänna synpunkter

Fritidsresor och turistresor

Kollektivtrafikmyndighetens uppdrag uppges främst bestå i att erbjuda arbetspendlare kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att även understödja hållbara fritidsresor. För att möjliggöra för hela länet samt besökande turister att delta i och besöka centralorternas med

kanske i synnerhet Karlstads utbud av kultur och nöje så behöver resor vara möjliga även kvällar och helger. Detsamma gäller möjligheten att nå besöksmål på landsbygden såsom naturområden och skidanläggningar. I dagsläget är trafikeringen låg för sådana målpunkter och för tider utanför arbetspendling dagtid. Länsstyrelsen undrar därför om inte kollektivtrafiken bör anpassas till vissa tillställningar och besöksmål som exempelvis sportevenemang, marknader eller festivaler och dylikt där transporter utanför de mest tillgängliga kollektivtrafikstråken och tiderna. Detta skulle avlasta övrig vägtrafik och möjliggöra för andra grupper av medborgare att nå dessa destinationer och då utanför dagens ordinarie tidtabeller. En sådan viljeinriktning och potential skulle vara värdefull att beskriva även om organisatoriska eller administrativa möjligheter möjligen saknas i dagsläget.

Redaktionella förslag

I avsnittet om scenarier återfinns flera tabeller som visar antalet avgångar med tåg mellan olika orter. Länsstyrelsen anser att tabellerna är något svårlästa och skulle vara betjänta av en mer utförlig förklarings-text. Det framstår exempelvis inte om tabellen för antalet dubbelturer per delsträcka och tåg bana år 2040 i scenario hög ska läsas som att inga dubbelturer når Torsby med Fryksdalsbanan och inga dubbelturer når heller Oslo. Hur tabellen ska läsas när delsträckan Karlstad-Kristinehamn listas under rubriken Fryksdalsbanan och då med endast en dubbeltur dagligen är oklart, även om det går att anta att en dubbeltur dagligen är tänkt att gå mellan Sunne och Kristinehamn. Tabellerna bör genomgående numreras för att kunna refereras till med mindre risk för missförstånd.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Marcus Wihk med handläggare Emil Jessen som föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Anna Nordlander medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.