2023-10-01 KTN/61/2023

Malin Persson Zeidlitz
Tfn: 063-5541342
E-post: malin.zeidlitz@regionjh.se

FÖRSLAG

Norrtåg AB
norrtag@norrtag.se

Yttrande gällande remiss Tågstrategi 2040

Bakgrund

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för regional utveckling genom att skapa tillgänglighet för de som bor och verkar i länet eller besöker oss. Kollektivtrafiken ger människor tillgång till större arbetsmarknader, möjligheter att studera och att nå fritidssysselsättningar och nöjen. Kollektivtrafiken ska bidra till visionen om Jämtland Härjedalen som en nytänkande och hållbar region att leva, verka och utvecklas i.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Norrbotten och Västernorrland, Region Västerbotten och Region Jämtland Härjedalen bedriver gemensamt regional tågtrafik inom respektive län genom det gemensamt ägda bolaget Norrtåg AB. Trafiksystemet Norrtåg binder samman regionerna i de fyra nordligaste länen och möjliggör snabba och frekventa vardagsresor till och från arbete och skola för dess invånare.

Norrtåg AB har tagit fram ett förslag till en gemensam tågstrategi för de fyra norra länen: *Norrtåg 2040 – En tågstrategi*. Tågstrategi 2040 är en samlad beskrivning av förutsättningarna för persontåg i norra Sverige fram till 2040. Regionerna har fått möjlighet att yttrande sig över förslaget. Region Jämtland Härjedalens yttrande har beretts i både Kollektivtrafiknämnden och Regionala utvecklingsnämnden. En dialog kring tågstrategin, under arbetet med att ta fram förslag till yttrande, har även förts med Partnerskapet Mittstråket där regioner och kommuner längs Mittstråket är med.

Kollektivtrafiken som en bärande faktor för kompetensförsörjningen

Jämtland är till ytan ett stort län, med flera lokala arbetsmarknader och långa avstånd. Det så kallade ”Jämtlandsstråket” är den del i Jämtland där befolkningen och antalet företag växer mest. Jämtlandsstråket omfattar delar av Bräcke kommun, Östersund, Krokom och Åre och är en del av det så kallade Mittstråket, där

Mittbanan ingår. I stråket pågår och planeras stora industrietableringar de närmsta åren. Bristen på kompetens är i sammanhanget en mycket oroande faktor. Tillika antalet tillgängliga bostäder, där bristen på bostäder och bostäder för alla plånböcker, vilka kan vara svåra att hitta i centrala lägen. Möjligheterna till arbetspendling behöver således förstärkas. Arbetskraften kommer att behöva hämtas från ett större geografiskt område. Regionaltågstrafiken är viktig men kommer att bli ännu viktigare framgent. Regionaltågen ger möjligheter att koppla ihop lokala, regionala och gränsöverskridande arbetsmarknader vilket kommer att bli en bärande faktor för kompetensförsörjningen.

Klimatomställning och fossilfritt 2030

Vägtransporterna står för en tredjedel av utsläppen av koldioxid. Vägtransporterna behöver således minskas och/eller ställas om till att bli mer koldioxidneutrala. En ökad överflyttning av både gods- och persontransporter till järnväg är därför önskvärd. Jämtland har dessutom ett mål om fossilfritt 2030. Så länge persontransporter på järnväg tar längre tid än med bil är det en utmaning att motivera människor att ta tåget. För att tåget ska bli snabbare än bilen krävs stora åtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Med en bra regionaltågstrafik, bekväma fordon och smarta bytespunkter kommer ändå regionaltågen att vara attraktiva. Genom olika projekt och samarbeten såsom Mittstråket arbetar vi gemensamt med frågorna.

Övergripande kommentarer om tågstrategin

Region Jämtland Härjedalen uppskattar och vill understryka vikten i att framtagandet av den här tågstrategin genomförs, med de fyra nordligaste länen, i en gemensam dialog och process kring den gemensamma och framtida utvecklingen av tågtrafiken i norra Sverige. Norrtågs vision om att de tillsammans med övrig kollektivtrafik ska bilda ett väl sammanhållet och attraktivt trafiksystem är något som Region Jämtland Härjedalen ställer sig bakom och verkar för. Det är oerhört viktigt att vi gemensamt arbetar för att det ska vara enkelt att välja och åka kollektivt, oavsett om det är med tåg eller buss. Regionens utgångspunkt är att de två trafikslagen kompletterar varandra snarare än att de konkurrerar med varandra. Tågtrafikens styrka ligger generellt i snabba restider över längre avstånd, och därigenom bidrag till regionförstoring. Buss har ofta ett linjenät som täcker in även mer glesbefolkade delar av regionen och där avstånden mellan hållplatserna är kortare. Inget enskilt trafikslag kan ersättas av de andra trafikslagen fullt ut.

På sida 48 i remissutgåvan anges följande:
”De beslut som de fyra regionerna behöver fatta 2024 är vilken nivå trafiken i respektive stråk ska utvecklas till i början av 2030-talet, eftersom fordonen för denna trafik måste beställas under 2024. Besluten ska grundas på gjorda prognoser, kunskap om resandet samt den politiska viljan att satsa på bra tåtrafik.”

Det här är hela idén med dokumentet, tydlig och bra text, men för att lyfta fram det viktiga stycket mer bör det förtydligas med en rubrik eller på något annat sätt. Prognoserna om resandet och intäkter varierar, endast ett fåtal av delsträckorna har ett utredningsalternativ för 2030, vilket alltså ska ligga till grund för beställningen av fordon 2024. Däremot har alla delsträckor ett eller flera utredningsalternativ för år 2040. Hur ska vi då veta hur mycket trafik vi ska ha 2030 och hur många fordon som ska beställas? Lite kopplat till det som står på sida 90, att det finns regleringsmöjligheter och att man eventuellt kan anskaffa färre fordon, kommer det vara klart under 2024 när beslut ska fattas?

I och med att det står att strategin utgör en kunskapsbas och ska bli en inriktningsplan för framtida beslut om trafik och fordonsanskaffning är Region Jämtland Härjedalen av uppfattningen att strategin snarare är att betrakta som en vision, för att regionerna ska få bättre uppfattning om vad som behöver göras och vilka beslut som måste fattas kommande år. Strategin består framför allt av en beskrivning av nuläge och en vision över hur det är önskvärt att det ser ut 2040. Vägen dit beskrivs inte fullt ut, särskilt inte tiden fram till 2028 som också omfattas av strategin. Regionen välkomnar den kommande fordonsstrategin där det tydligt måste framgå vad de olika alternativen kring val av nya tåg kommer att innebära och få för ekonomiska konsekvenser för regionerna.

Genomgående i strategin är det något otydligt vilket scenario som prognoserna gällande ökat resande baseras på. Olika uppgifter om resandeutveckling på till exempel sida 36 mot för 46 gör det svårt att ta ställning till vad som kan förväntas framåt när det varierar så kraftigt. I illustrationen på sida 44 visas kraftigt avrundade (nedåt) restider mellan olika noder. Trondheim – Östersund - Sundsvall visas en restid på 5 timmar (3+2), men tidtabellerna innebär en restid på drygt 6 timmar. Sundsvall – Stockholm visas 2 timmar, vilket i verkligheten är 2,5 timmar i bästa fall. Adderar man kartan så blir restiden Trondheim - Stockholm 7 timmar, men i verkligheten kommer den att bli cirka 9 timmar vilket blir missvisande och bör därför justeras.

Trafiken längs Mittstråket

Mittstråket har stor betydelse ur ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. Region Jämtland Härjedalen ser positivt på målet om att köra trafik i varannan timme i takt mellan Östersund och Duved samt timmestrafik i takt mellan Östersund och Sundsvall. Ett högre turutbud är viktigt för att kunna öka attraktiviteten på Mittbanan. För att ta vara på potentialen behöver arbetet fortsätta med kapacitetshöjande åtgärder på Mittbanan samt ytterligare insatser som leder till ökad tillgänglighet och kortare restider. Fokus bör ligga på att utveckla den befintliga järnvägsinfrastrukturen fullt ut. När elektrifiering av Meråkerbanan är färdigställd antas trafiken öka markant på sträckan Trondheim- Sundsvall via Storlien, Östersund och Ånge. Idag har större delen av Mittbanan inte tillräcklig

kapacitet för att möta upp en ökad trafikering från Norge med hög eller mycket hög beläggning och störningskänslighet som följd. Investeringar behövs för att nå en ökad tillgänglighet och skapa attraktiva miljöer som människor kan bo, leva och verka i eller besöka, vilket har bäring på länens näringslivsutveckling och kompetensförsörjning i Mellersta Norrland.

Den delsträcka som ligger inom Region Jämtland Härjedalens geografiska gränser beskrivs under *Mittstråket: Trondheim-Östersund-Sundsvall*, där de delat in Östersund-Sundsvall i ett avsnitt och Norge-Storlien-Östersund i ett eget avsnitt. Stort fokus i det senare avsnittet ligger på trafiken till och från Norge, detaljer kring hur trafiken ska utformas och vem som ska köra den pågår för fullt men då inget är klart vid dags dato lämnar det en del frågetecken. Region Jämtland Härjedalen saknar ett avsnitt som avgränsas till Norrtågs nuvarande körsträcka, Storlien-Östersund, och ser därför gärna ett förtydligande kring framtida trafikupplägg, det vill säga om Norrtåg inte kör till Trondheim.

Trafiken inom Norrtåg finansieras genom att varje län bär kostnaderna som kan härledas till respektive län i enlighet med avtalen. Det nämns inget kring kostnader kopplade till den del av trafiken som eventuellt skulle gå i Norge respektive Finland. Region Jämtland Härjedalen efterfrågar därför en förklaring och utredning kring vem som skulle bekosta en eventuell framtida trafik till dels Norge och dels Finland, samt att det även redogörs för hur den statliga medfinansieringen eventuellt skulle kunna påverkas om Norrtåg inte kör till Storlien/Trondheim.

Längs Mittstråket ligger orterna som på ett pärlband, och en fortsatt utveckling av regionaltågstrafiken är otroligt viktig för att stödja besöksnäringen och med effektiv arbets- och studiependling bidra till regionförstoring. Det skulle vara otroligt positivt för hela Mellersta Norrland om antalet resenärer kan öka i samma omfattning som tågstrategins prognoser. Vår bedömning är att vi kan nå en bit med fler avgångar, men att det behöver kompletteras med så kallade steg 1-2 åtgärder som påverkar exempelvis val av färdmedel eller ger en optimerande effekt. Steg 1 och steg 2-åtgärder handlar huvudsakligen om att påverka transportmönster (steg 1) och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 2) för att begränsa behov av större investeringar i fysisk infrastruktur. År 2019 gjordes en utredning kring ökat kollektivt resande i Mittstråket (som en del av Projekt Mittstråket). De slutsatser som lyftes fram i rapporten speglar den bild som finns nu också; Det behövs ett utökat turutbud, detta kan nås genom fler avgångar men delvis också genom att i högre utsträckning samplanera tåg- och bussförbindelser. Därtill bedöms det kollektiva resandet ha en outnyttjad potential som kan tas vara på exempelvis med påverkanskampanjer. Utredningen visade också att det finns en vilja hos besöksnäringen att samarbeta för att ta fram attraktiva erbjudanden till resenärer. För att förverkliga potentialen behöver fler aktörer samarbeta, för trafiken på Mittbanan kan förslagsvis i samarbete ske med Partnerskap Mittstråket som samlar kommuner och regioner i stråket.

Tågstrategin pekar ut flera strategiska fokusområden där insatser behöver sättas in, exempelvis ”Samordning med busstrafik” och ”Resande och marknad”. Tågstrategin skulle antingen kunna utvecklas för att inkludera mer kring dessa frågor och vilka aktörer som bör vara involverade eller kompletteras med en eller flera fördjupade strategier kring fokusområdena.

Resandeutveckling

Det är rimligt att anta att efterfrågan på tågresor kommer fortsätta att öka, men i vilken utsträckning är svårt att veta. I underlaget bygger resandeutvecklingen på 2 % tillväxt per år baserat på förändringar i samhället, inte på trafikförändringar av utbud eller restid. Beräkningen bygger på egen erfarenhet och andra tågsystem. Det betyder en tillväxt på drygt 20 % respektive knappt 50 % under 10 respektive 20 år. I exemplen från andra tågsystem i Sverige och i världen kan man inte utläsa en sådan utveckling som sker år från år. Tåg i Bergslagen +- 0 mellan 2008 – 2019 och Öresundståg +-0 mellan 2012 – 2018 och X-tåget +-0 mellan 2008 – 2018. En generell ökning kan alltså inte påvisas.

På sida 35 redovisas fyra olika scenarier för utveckling. Vilket scenario som ligger till grund för övriga beräkningar framgår inte riktigt och får gärna förtydligas. Kundunderlaget kommer att vara mycket avgörande för hur resandet utvecklas. I marknadsanalysen används Grundscenario +35 %, oklart om det motsvarar Huvudscenario som nämns på andra ställen, och Scenario 2, 70-75%. Vad ”tillväxt” innebär och vilka spann för tillväxt som scenarierna avser bör beskrivas. I scenario 2 förväntas allt ”gå som planerat”. Vad som inte går som planerat framgår inte i Grundscenariot. Sammantaget uppfattas det här avsnittet otydligt och svår materia att analysera för att kunna ta ställning till trafikens utveckling. Sida 36 lämnar många frågor och går att tolka på flera olika sätt. Enligt diagrammen finns en potential att öka marknadsandelen med 30 % på sträckan Sundsvall-Storlien, vad det innebär jämförelse med den resandeutveckling som presenteras redovisas inte.

Svar på frågorna som Norrtåg AB särskilt önskade yttrande över:

1.Delar ni bilden av att utveckling av det befintliga basutbudet är den prioriterade frågan?

Utveckling av basutbudet är en av flera prioriterade frågor. Ett samlat utbud av tågtrafik, där kommersiella aktörer och annan upphandlad trafik samordnas med den trafik som finansieras av regionerna är av större vikt. Helheten för Region Jämtland Härjedalen innebär inte bara Norrtågs trafik, utan det samlade trafikutbudet. De ekonomiska kalkylerna bygger på antaganden som är väldigt beroende av resande och intäktsutveckling, men har inte alls tagit höjd för någon kostnadsutveckling (inte ens den som redan inträffat) mer än den som är kopplad direkt till produktionen. I de tabeller som redovisas kommer nettokostnaderna inte

alls att öka i proportion till trafikökningen. Om antaganden inte stämmer, ligger den ekonomiska risken helt och hållet på regionerna. Det är svårt att göra prognoser och förutspå vad som kommer att hända, men det som presenteras förefaller vara ”best case” med i många fall väldigt höga resandeökningar, men något ”worst case” finns inte som beskriver de ekonomiska riskerna som uppstår för regionerna om resandet eller intäkterna uteblir, eller om kostnaderna ökar. Är 2019 ett bra jämförelseår för beräkning av kostnader med tanke på att avtalet nu är avsevärt dyrare, eller går det att uppdatera strategin inför fastställande under 2024?

Eventuell trafik till/från Norge och Finland ingår inte i Norrtågs basutbud, men i illustrationen Norrtåg 2023 på sida fem är ändå sträckningen till Trondheim utritad medan den inte är det till Oulo. I illustrationen Norrtåg 2040 på samma sida visas heller inga orangea linjer så som det hänvisas till i undertexten, kartan saknar även vissa möjliga sträckningar, till exempel Mora – Östersund – Storuman – Gällivare, Vindeln – Storuman och Östersund – Bräcke – Sollefteå – Västraspby – Umeå. Trafiken till/från Norge och Finland får trots att de inte ingår i basutbudet ändå ett ganska stort utrymme i strategin. Är det Norrtågs uppdrag att trafikera i andra länder? Ligger exempelvis Oulu ”inom Norrtågs trafikområde”? Har Region Jämtland Härjedalen eller någon av Norrtågs övriga ägare givit Norrtåg uppdraget att trafikera Meråkerbanan till Trondheim? Norrtågs ägare är regionala kollektivtrafikmyndigheter och omfattas bland annat av kommunallagen, vilket i hög grad begränsar vår möjlighet att finansiera trafik utanför det egna geografiska området. Trafik till Trondheim kräver fler scenarier än vad som presenteras i remissen. Det finns många tänkbara varianter och hur dessa i så fall kan finansieras och realiseras. Restiden till Trondheim innebär sannolikt ett hinder för att arbetsmarknadsregionerna ska kunna utökas eller växa samman med hjälp av tågförbindelser. Precis som Norrtåg beskriver utgörs arbetsmarknadsregioner av restider <60 minuter. Remissen saknar ett scenario som avgränsas till Östersund – Åre/Duved. Norrtågs grunduppdrag utgörs enligt underlaget av arbets- och utbildningspendling.

Med det sagt vill Region Jämtland Härjedalen ändå betona att ett framtida sömlöst resande till och från Trondheim, från såväl Jämtland som Stockholm, är viktigt. Men vem som trafikerar är mindre viktigt. Elektrifieringen av Meråkerbanan skapar nya möjligheter för persontågstrafiken då resenärer inte längre behöver byta tåg i Storlien. Det är mycket positivt att restider på sträckan kan kapas och det kommer bli mer attraktivt att resa över gränsen.

2. Delar regionen/RKM bedömningen av utvecklingen i regionerna avseende utvecklingen av ortsstruktur, arbetsmarknad och områden för större arbetspendling?
Remissen pekar i flera sammanhang på ”den politiska viljan” att satsa på bra tågtrafik och utöka utbudet. Frågan handlar i högre grad om den ekonomiska förmågan än om viljan. Alla regioner i Sverige har ekonomiska utmaningar nu och inom de närmaste åren. Hur de ekonomiska förutsättningarna ser ut längre fram

vet vi inte. Även om tågtrafiken är mycket viktig, så ställs ekonomin mot andra behov såsom sjukvård och lokal kollektivtrafik.

De fyra trender som identifierats saknar en röd tråd och förklaring för hur trenderna kommer att påverka norra Sverige och Norrtåg. Vilka konsekvenser innebär en äldre befolkning, kommer digitaliseringen att innebära att fler eller färre väljer att bo i Norrland och hur kommer detta att påverka regionernas skatteunderlag? Vad som avses med ortstruktur i frågeställning och hur den eventuellt förändras är oklart, förutom att vissa städer längs kusten växer. Arbetsmarknaderna borde redovisas med mer dynamiska figurer på sida 15, för att visa var de egentligen är geografiskt. Beskrivningen av satsningar som vi kan läsa om på sida 13 är en färskvara som hela tiden förändras. Exempelvis meddelades nyligt att ett ekodatacenter kommer att byggas i Östersund. Investeringen är på 18 mdkr med 1 000 nya arbetstillfällen. Att ”dela bedömningen” är därför svårt då den dels är otydlig, dels förändras konstant. Det kan dock konstateras att investeringarna som planers i norra Sverige nu är av historiska proportioner och sannolikheten att utvecklingen kommer vara positiv är stor.

3. Persontåg utgör tillsammans med framför allt buss och flyg ett samlat kollektivtrafiksystem. De olika trafikslagen har olika fördelar och funktioner och kompletterar varandra men konkurrerar samtidigt. Vilken betydelse har tåget för er regions framtida utveckling?

Tågtrafiken är självklart av mycket stor betydelse för regionens framtida utveckling. Det har en samhällsviktig funktion men tågtrafik är även mycket kostsam. Ett utbud med timmestrafik Östersund – Sundsvall samt varannan timmestrafik Östersund – Åre/Duved är självklart önskvärt och bör vara en målbild. Men tåget innebär också tillgänglighet till framför allt Stockholmsregionen, där ett utökat utbud av direktförbindelser med både dag- och nattåg står högt på agendan. Därför behöver Norrtågs trafik samordnas, optimeras och samplaneras för att ge ett samlat utbud tillsammans med annan trafik för att nå en så hög måluppfyllelse som möjligt både regionalt och interregionalt. Vi måste se alla typer av trafikslag som en helhet för att skapa förutsättningar för utveckling i hela länet. Kollektivtrafikens olika trafikslag i Jämtland Härjedalen är inte konkurrerande utan endast kompletterande. Det tydliga val/ställningstagande mellan buss respektive tåg som efterfrågas i remissunderlaget är därför inte relevant och Region Jämtland Härjedalen kan inte se på vilket sätt det är av vikt för Norrtåg att sådana val görs. Regionens utgångspunkt är som tidigare nämnt att de två trafikslagen kompletterar varandra snarare än att de konkurrerar med varandra.

Region Jämtland Härjedalen delar inte Norrtågs analys av busstrafiken avseende Jämtland, utbudet av busstrafik är inte stort som det står på sida 43. Busstrafiken är till absolut största delen kopplad till skolornas start och sluttider, och på kvällar och helger är utbudet väldigt begränsat. Det starkaste stråket i Jämtland är mittstråket där flest människor bor i tätorter, mindre byar och landsbygd. Därför är det helt nödvändigt att tågtrafiken kompletteras med busstrafik som ger en ökad

flexibilitet och ökad tillgänglighet i stråket. Det är bra för både tågtrafikens och busstrafikens attraktivitet.

För Inlandsbanan och tvärförbindelsen mellan Jämtland och Umeå via Sollefteå är det svårt att bedöma relevansen för regionens framtida utveckling. De ekonomiska förutsättningarna är också mycket svårbedömt utifrån underlaget.
Det finns potential att korta restiderna på Inlandsbanan genom förbättrad infrastruktur. Att kostnaden för upprustning av Inlandsbanan inte är definierad innebär stora risker. Innan det blir aktuellt att besluta om mer persontrafik på Inlandsbanan bör det utredas mer i detalj vad de olika infrastruktursatsningar faktiskt kommer att kosta. För som det står på sida 9 i strategin så finns det inget egenvärde i tågtrafik, vi ska inte köra tåg till vilket pris som helst. I det här fallet måste även var och hur ofta ett tåg eller en buss ska stanna vägas in. Vill man åstadkomma en snabbare trafik innebär det också många färre stopp där många mindre byar exkluderas, och motsatsen med många stopp leder i stället till långsam och kanske inte lika attraktiv trafik som därmed väljs bort av de som har andra alternativ så som bil.

4. Överensstämmer Tågstrategi 2040 med övriga mål- och styrdokument i er region och hänger tågstrategin ihop med de trafikförsörjningsprogram som finns?
En övergripande bedömning är att tågstrategin går i linje med Region Jämtland Härjedalens styrande dokument. I Trafikförsörjningsprogrammet (Trafikförsörjningsprogram Jämtlands län 2021–2026) står det specifikt att en inriktning längs Mittstråket är att skapa ett trafikupplägg med avgångar på fasta minuttal för att förenkla för resenärerna, och på sikt att skapa en förbättrad koppling till Trondheim. Vilket i allra högst grad är något som tas upp i strategin och är något som Region Jämtland Härjedalen ser som ett mål. I Trafikförsörjningsprogrammet hänvisas även till den kommande tågstrategin för hela Norrtågstrafiken gällande hur trafiken ska utvecklas på längre sikt. Utredning av möjligheterna till persontrafik på Inlandsbanan är även något som tas upp i Trafikförsörjningsprogrammet och där det finns en pågående utredning.

5. I Tågstrategi 2040 är synen på pendlingstrafik att denna kan etableras i framtiden om förutsättningarna är rätt, där trafiken måste vara tät (1–2 dubbelturer per timme) och att ett tydligt val mellan buss och tåg på en sträcka görs. Vilka sträckor ser ni skulle kunna vara intressanta i er region i framtiden?
Det tydliga val/ställningstagande mellan buss respektive tåg som efterfrågas i remissunderlaget är inte relevant och Region Jämtland Härjedalen kan inte se på vilket sätt det är av vikt att sådana val görs. Det viktiga är att trafikslagen samordnas på ett effektivt sätt för största möjliga nytta för resenärerna.

I strategin pekas inte någon plats inom Jämtland Härjedalen ut som potentiell pendlingstrafik i framtiden. Men de mönster som skapats efter pandemin har inneburit att allt fler kan arbeta från distans och då kan längre avstånd för pendling kanske bli aktuellt i högre utsträckning och hanteras med färre resdagar till och från

arbetsplatsen. Något som gynnar landsbygden och de kommuner som generellt har längre avstånd till Östersund.

6. Övrigt

På den nya järnvägen längs Norrlandskusten och även på Botniabanan är det utpekat att hastigheten blir 250 km/h. Men på Mittstråket kommer en järnvägsinfrastruktur som klarar 250 km/h troligen inte bli aktuellt, åtminstone inte än på många år. Att snabbare fordon dessutom är avsevärt mycket mer kostsamma att både införskaffa, äga och underhålla kan konstateras. I kommande fordonsstrategi blir det intressant för respektive delägare att få beräkningar för de fordon samt den trafik som planeras inom sitt län. Val av vilka fordon samt hur kostnaderna kommer fördelas mellan dels staten, dels de berörda regionerna kommer bli nödvändigt att ta fram underlag på.

Region Jämtland Härjedalen har sedan starten av Norrtågstrafiken varit positiva till att tillföra ytterligare turer samt ingå och finansiera samarbetsavtal som ökar det regionala och interregionala resandeutbudet. Det finns en bred politisk samsyn i vårt län om att satsa på en fortsatt utvecklad regional tågtrafik i norra Sverige.

REGION JÄMTLAND HÄRJEDALEN

Jenny Sellsve	Magnus Aspegren
Ordförande kollektivtrafiknämnden	Regional utvecklingsdirektör