

2015-09-18

Inspel från Region Västerbotten

Tf. enhetschef Jonas Lundström och Infrastrukturstrateg Mårten Edberg

Järnväg

- Norrbotniabanan, som är en felande länk i Botniska korridoren – där är vi glada över TEN T-ansökan gått igenom och utfästelser från regeringen om att spaden ska i backen 2018. I kommande plan måste givetvis hela Norrbotniabanans bygge manifesteras och den ska, utifrån EU:s TEN T-förordning vara färdig 2030. Dvs. den måste in i sin helhet i en plan som omfattar 2018-2029.
- I avvaktan på att Norrbotniabanan färdigställs, krävs att det idag existerande järnvägssystemet har en god funktion. Detta gäller inte alls på delen Vännäs-Boden, en enkelspårssträcka som för länge sedan nått sitt kapacitetstak. Spåret har också varit utdömt sedan ett 20-tal år sedan och idag är 11 mil klassat som så pass farligt att trafiken får krypa fram. Samtidigt är detta en pulsåder för Sveriges näringsliv. Hur man då kan klassa ned denna järnväg till ”klass tre” är obegripligt och det är något som kräver en särskild förklaring från såväl Trafikverket som de nationella politikerna. Idag finns det planer att göra ett spårbyte på 4 mil av de återstående 11 milen under 2016. Men det hela ska enligt Trafikverket vara klart först 2018. Detta leder till stora merkostnader för Näringslivet och även för persontrafiken i Norra Sverige där Norrtåg drabbas av mycket stora kostnader och intäktsbortfall. Det offentliga och näringslivet i våra län står enade bakom kravet att spårupprustningen måste forceras!
- Botniabanans funktion måste säkerställas. Idag har vi en väl fungerande persontrafik där både Norrtåg och SJ trafikerar. Volymerna är höga och ökar successivt. De inkörningsproblem som funnits har berott på dels fordon, men också i hög grad på det faktum att banan fungerat som testbädd för det nya signalsystemet ERTMS. I avtalet mellan regionerna och staten fanns det med att Botniabanans funktion skulle säkerställas med en god anslutning till Ådalsbanan – och då inte bara söderut. Detta har särskild betydelse för att kunna utveckla Botniabanans funktion för godstransporter. Det pågår en åtgärdsvalsstudie för norra Ådalsbanan och vi anser att det bör utmynna i både en mer funktionell koppling mot Botniabanan i Västeraspy (triangelspår) och ett bärighets- och hastighetsupprustat spår till Långsele.
- Tvärbanan Storuman-Hällnäs – och vidare mot Umeå och förbindelsen mellan Umeå och Vasa i Finland har stor potential. Idag utvecklas godstrafiken mycket positivt, med en mycket trolig ansats på närmare 1 miljon ton inom de närmaste åren (idag cirka 600 000 ton). Där trafikerar också Norrtåg mellan Umeå och Lycksele. Det är ett stort problem för expansionsmöjligheterna att banan är oelektrifierad och saknar modernt signalsystem. I vår länstransportplan finns relativt stora pengar prioriterade på tvärbanan, trots att det borde vara en angelägenhet i den nationella planen. Region Västerbotten har också initierat en elektrifieringsutredning som kommer att utföras via Trafikverkets försorg. I kommande nationell bör medel finnas för elektrifiering av banan, mest strategisk är den första etappen Hällnäs-Lycksele. Banan bör också få ERTMS då nuvarande manuella system är djupt föråldrat. Låt oss lämna 1880-talet bakom oss!
- Dubbelspår i centrala Umeå krävs – igår! Med den goda utveckling som skett när det gäller persontrafiken på Botniabanan, ökningarna både från och till Kvarkenförbindelsen

Umeå-Vasa har man idag nått kapacitetsmaximum mellan de två stationerna i centrala Umeå. Ett dubbelspår är därför helt nödvändigt för att infarkten ska släppa. En tidig prioritering av dubbelspåret skulle också kunna vara en del av en kommande Fas II-ansökan rörande Midway Alignment-projektet och därmed också skapa förutsättningar för återföring av medel till den svenska staten via EU:s CEG-budget.

Väg

- E4 genom Västerbotten är en av de trafiksäkerhetsmässigt sämsta i Sverige. Sju mil mellan Umeå och Skellefteå saknar mitträcke. En mindre del finns med i nuvarande plan. Vår utgångspunkt är att det i kommande plan ska finnas med resten av behövliga satsningar på E4:an. Trafikverket genomför idag också de studier och planer som gör det möjligt att få i de nödvändiga etapperna tidigt under nästa planperiod.
- E12 är en strategisk öst-västlig led som förbinder den norska atlantkusten med Sverige, Finland och vidare mot öster och östliga delar av EU. Den har fått TEN T-status (Comprehensive) och en åtgärdsvalsstudie har nyligen genomförts via Trafikverkets försorg. Vår utgångspunkt är att denna ÅVS nu ska resultera i ett förbättringspaket för E12, med ett särskilt fokus på att upprätthålla hastighetsstandarden med bibehållen och ökad trafiksäkerhet.
- BK 74 är en aktuell fråga och Trafikverket förbereder en implementering i Sverige. För Västerbotten och Norrbotten är detta självklart mycket intressant. En viktig fråga är hur man säkerställer medlen för att bygga om de flaskhalsar som finns på vårt vägnät för att på så sätt få genomgående BK74-stråk. I nuläget har vi tyvärr sett hur medlen i våra båda län successivt minskar de 10 senaste åren. Det är också anledningen till att våra län i till exempel Motormännens undersökning sticker ut som skrovligast och guppigast och därmed med en betydligt högre olycksstatistik än resten av Sverige i förhållande till trafikmängderna. Detta kostar liv och pengar för både privatpersoner och näringslivet.

Sjöfart

- Västerbotten har två viktiga allmänna hamnar – Skellefteå och Umeå. När det gäller Umeå pågår ett särskilt utvecklingsprojekt för att öka funktionaliteten mellan Umeå och Vasa som en del av E12:an. Projektet, Midway Alignment of the Bothnian Corridor, har stöd från EU-kommissionen med utgångspunkt i de innovativa delarna i projektet. Fas 1 avslutas i och med årsskiftet. Fas 2, som innebär både utbyggd transportinfrastruktur, såväl till och inom hamnområdena i Umeå och Vasa, och en ny innovativ färjedesign. Där pågår en dialog mellan EU, regionerna och nationerna om hur man ska kunna hitta finansiering för nästa steg. Vissa järnvägssatsningar som lyfts ovan, kan generera stor återbärighet från EU-systemet om man spelar korten rätt i Finland och Sverige.

Flyg

- Vi har en statlig flygplats i länet; Umeå flygplats. Denna har självklart stor strategisk betydelse för vårt och därmed också Sveriges näringsliv. Trafikutvecklingen är generellt positiv och vi kan inte nog poängtera att det är oerhört viktigt att bibehålla Arlanda som en central nod i systemet, där Bromma inom överskådlig tid är en viktig flygplats både för konkurrens och framför allt för att klara kapaciteten. En nedläggning av trafiken på Bromma, utan ett säkerställande av kapacitet för våra

flyglinjer – i de trafiklägen som krävs – vore förödande. Då skulle möjligheten till överdagenkopplingarna till övriga Sverige och nordliga Europa riskeras.

- Vi har också flygplatser i våra läns inre delar i Vilhelmina, Storumans och Lycksele kommuner. Dessa har också en strategisk funktion och det driftbidrag och flygupphandlingar som finns idag måste behållas och även utvecklas i vissa avseende. Glöm inte de mycket stora avstånden vi har att hantera. Om man flyttar kartan söderut och placerar Umeå i Stockholm, ja då hamnar Hemavans flygplats i Torsby i Värmland!

Avsättning av medel till länstransportplaner

En del av de statliga medlen i kommande infrastrukturplan kommer att avsättas till länen för att dessa i sin tur ska upprätta länsplaner. Vi vill poängtera att det är väsentligt att nivån på dessa medel ligger på sådan nivå så att det finns möjligheter att göra reell skillnad i respektive län. Sedan är det i dagsläget inte transparent hur fördelningen mellan länen sker och vilka olika kriterier som används och vilka viktningar som sätts för respektive kriterium. Vi önskar att detta presenteras tydligt eftersom det är rimligt ur demokratisk synpunkt att kunna värdera rimligheten i den fördelning som görs.