

2025-12-04

Umeåregions yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Umeåregionen är ett samarbete mellan kommunerna Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln, Vännäs och Örnsköldsvik. Kommunerna i Umeåregionen utgör en arbetsmarknadsregion där invånare och företag i hög utsträckning nyttjar hela regionen för inkomst, utveckling, arbete, studier, fritid och boende. För att uppnå detta behövs en infrastruktur som ger goda förutsättningar för arbetspendling och transporter både inom regionen och med övriga Sverige. Umeåregionens synpunkter har tagits fram på uppdrag av Umeåregionrådet där såväl kommunstyrelsens ordförande som oppositionsråd från respektive kommun finns representerade.

Umeåregionen verkar för ett robust transportsystem som bidrar till ökad tillväxt och industriell utveckling

Umeåregionen bidrar till den gröna industriomställningen i norra Sverige genom näringslivets och kommunernas investeringar i verksamheter, infrastruktur och boendemiljöer. Våra kommuner vill tillsammans med staten verka för ett transportsystem som möter framtidens krav vad gäller klimat, effektivitet, tillgänglighet och konkurrenskraft.

Regionens geografiska läge innebär att en fungerande infrastruktur blir avgörande både för näringslivets utveckling och för ett robust transportsystem som möter de krav som ett nytt geopolitiskt läge innebär. Den nationella transportplanen behöver möta dessa behov med åtgärder som bidrar till både den industriella utvecklingen och till stärkt robusthet.

För regionen är en infrastruktur som stödjer kopplingarna till angränsande regioner av största vikt. Söderut är förbindelserna mot Sundsvall viktiga för arbetspendling och samverkan mellan exempelvis de båda universiteten och sjukhusen, vilket kräver upprustad järnväg Härnösand - Sundsvall. Norrut blir Norrbottenbanan ytterst

betydelsefull för att möjliggöra arbetspendling och därmed bidra till kompetensförsörjningen i hela regionen men även för näringslivets godstransporter. För angränsande inlandskommuner är ett väl fungerande väg- och järnvägsnät helt avgörande för arbetsmarknad, godstransporter och besöksnäring.

Umeåregionens synpunkter på planförslaget

- **Mycket positivt att Norrbotniabanan färdigställs i sin helhet till Luleå men projektet måste forceras!**

Det är mycket glädjande att Norrbotniabanan finns med för färdigställande på sträckan Umeå – Skellefteå inom planperioden, och att medel avsätts för en fortsättning till Luleå. Umeåregionen ser också positivt på att Trafikverket öppnar upp för alternativ finansiering och genomförande.

Det är dock önskvärt att arbetet forceras så att nyttorna med banan för näringsliv och invånare hämtas hem. Berörda kommuner längs sträckan Umeå – Skellefteå har redan kommit långt i planeringen av resecentrum och anslutande infrastruktur utifrån den tidplan som tidigare kommunicerats, vilket innebär att förseningar får stora konsekvenser. Sammantaget handlar det om en försening på ca fyra år från 2032 till ca 2036. Det är också önskvärt att det anges ett målår för när banan till Luleå ska vara klar; ett sådant tydliggörande är viktigt för såväl näringslivets som kommunernas planering och investeringsbeslut.

Utbyggnaden av den första ca 12 km långa etappen mellan Umeå och Dåva (Umeå Eco Industrial Park) påbörjades officiellt 2018 och Umeå kommun har redan investerat ca en kvarts miljard i en järnvägsanläggning i Dåva som stod klar 2023. Målsättningen är nu att sträckan ska kunna trafikeras från Q4 2026 men det fordrar en standard som möjliggör både byggtrafik och kommersiell trafik, vilket kräver minst 70 km/h, ett enklare signalsystem och utbyggda mötesstationer.

Den intermodala trafiken till och från Umeå har ökat dramatiskt under de senaste tre åren. Förra året med hela 46 %, och vi ser en fortsatt utveckling. Upptagningsområdet för denna trafik sträcker sig från Skellefteå i norr till Örnsköldsvik i söder. Detta innebär tillsammans med övrig järnvägstrafik att det uppstått kapacitetsbrister i noden.

Umeå kommunkoncern har ett bra samarbete med Trafikverket i att försöka belysa dessa frågor. För Umeåregionens fortsatta utveckling men också för järnvägssystemets funktion är det viktigt att kunna möta upp efterfrågan att kunna hantera längre tåg och att det finns spår för tågbildning och vagnsuppställning.

För att klara befintlig och framtida järnvägstrafik genom Umeå är det mycket positivt att dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö finns med i planförslaget. Dock saknas utbyggnaden av förlängda plattformar på Umeå C, vilket också är en angelägen åtgärd för att klara kapaciteten på stationen men även för att höja kapaciteten i noden Umeå.

Den nationella planen bör omfatta medel för utbyggnad av resecentrum i kommunhuvudorterna i Robertsfors och Skellefteå. Dessa projekt tar annars en orimligt stor andel av den regionala transportplanen för Västerbotten, som också ska finansiera regionalstågsstationerna i Sävar och Bureå, och senare även i Byske.

- **Förbifart Örnsköldsvik – framkomlighet, robusthet och nya finansieringsvägar**

Den nuvarande sträckningen av E4 genom Örnsköldsvik präglas av problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöpåverkan. E4 genom Örnsköldsvik är en del av TEN-T-stomnätet och därför av särskild internationell betydelse. Den utgör även en viktig del av den Botniska korridoren och godstrafiken genom centrala Örnsköldsvik på E4 består till största delen av långväga transporter. Att kunna förflytta trupper och materiel i ett robust system och inte fastna i Örnsköldsvik är viktigt utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

En ny Förbifart Örnsköldsvik har utretts och planerats sedan långt tid och den nya vägsträckan är utpekad som högt prioriterad av så väl Umeåregionen som av Västernorrlands län samt som ett riksintresse för kommunikationer.

Utifrån detta är det självklart att staten har ansvaret för projektets genomförande. E4 förbifart Örnsköldsvik är väl utrett och redo för ett skyndsamt genomförande. Umeåregionen ser positivt på att Förbifart Örnsköldsvik redovisas som ett objekt som kan vara lämpligt för

alternativ finansiering, och vill understryka vikten av att nationell plan pekar ut nästa steg att arbeta vidare med.

- **Investeringar i öst-västliga stråket och inlandet saknas helt**

Umeåregionen konstaterar att planförslaget helt saknar satsningar på det öst-västliga stråket längs E12 som knyter samman kust med fjäll men som också knyter samman Norden i ett försörjningstråk från Atlantkust till Finland. I vårt yttrande över inriktningsbeslutet pekade vi på dess betydelse för redundans och robusthet samt för totalförsvaret. Den situation som uppstod i Västernorrland i höst visar på de nuvarande bristerna i järnvägsnätet i dessa avseenden och behovet av åtgärder för att komma till rätta med dem.

Kommunerna i E12-stråket mellan Umeå och Mo i Rana i Norge har under flera år samverkat för att stärka stråket som en strategisk logistik- och försörjningskorridor mellan Finland, Sverige och Norge. Potentialen för både civil och militär utveckling är stor; den möjliggör för Sverige och allierade att skapa effektiva transportmöjligheter i öst-västlig riktning, bidrar med riskspridning och ger ökad tillgång till inlandsbanan. Och inte minst har stråket stor betydelse för försvaret och i krissituationer. Stråket är en del i det övergripande vägnätet i EU:s TEN-T förordning och Umeå är utpekad som Sveriges nordligaste urbana nod. Även stråket mot Trondheim från Örnsköldsvik har motsvarande betydelse för totalförsvaret och för transportsystemets robusthet.

En mycket angelägen åtgärd som bör ingå i den nationella transportplanen är upprustning av järnvägen Umeå – Storuman med elektrifiering av sträckan Hällnäs – Lycksele (järnvägsplan finns för sträckan Hällnäs-Lycksele) som en första prioriterad åtgärd. Längs E12:an, som förbinder Vasa i Finland med Mo i Rana i Norge, finns brister vad gäller transportkvalitet och trafiksäkerhet som behöver åtgärdas.

Holmsundsbanan, järnvägen mellan Botniabanan och Umeå hamn (ingår i TEN-T), har stora brister som behöver åtgärdas för att öka konkurrenskraft och funktionalitet. I Umeå hamn har stora investeringar gjorts och än mer planeras framgent. Detta för att möta regionens behov men också för att möjliggöra intentionen från europeisk och nationell nivå om en överflyttning av gods från väg till järnväg och

sjöfart. I likhet med järnvägskopplingarna till Piteå hamn och Skellefteå hamn bör Holmsundsbanan rustas upp.

Insatserna ovan ligger mycket väl i linje med den övergripande inriktning som pekas ut i förslag till ny CEF-förordning 2028–2034 mot infrastruktur som stödjer gränsöverskridande samarbete och stärker totalförsvaret. Projekt som bidrar till ökad tillgänglighet i gränsöverskridande regioner och bidrar till robusthet i transportsystemet bör prioriteras i samverkan mellan den nationella planeringen och EU:s finansieringsinstrument.

- **Fullfölj mötesseparering på E4 mellan Umeå och Skellefteå**

Liksom i gällande nationella transportplan redovisar planförslaget mötesseparering på två delsträckor av E4 mellan Umeå och Skellefteå (Grimsmark – Broänge samt Ljusvattnet – Yttervik) som åtgärder som övervägts med ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Umeåregionen anser att det från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt är angeläget att mötesseparering på hela sträckan mellan Umeå och Skellefteå genomförs inom planperioden.

- **Fullfölj mötesseparering på E12 mellan Kulla och Norrfors**

Även sträckan på E12 mellan Kulla och Norrfors är i planförslaget redovisat som en åtgärd som övervägts med ökning av investeringsmedlen med 10 procent. Åtgärden har funnits med vid en utökad investeringsbudget i flera omgångar av den nationella transportplanen. Sträckan utgör ett mycket viktigt pendlingsstråk mellan Umeå och Vännäs men har stora brister vad gäller både framkomlighet och trafiksäkerhet. Umeåregionen anser att det är av stor vikt att den nu prioriteras och genomförs inom kommande planperiod.

- **Ostkustbanan bromsas – trots växande behov och ingångna avtal**

Det är mycket förvånande att två projekt längs Ostkustbanan i den nuvarande transportplanen tas bort respektive omprövas. Banan har stor betydelse för Sverige, och för Umeåregionens näringsliv och invånare är det helt nödvändigt att banan har kapacitet och restider som klarar både nuvarande och framtida trafik. Järnvägen utgör redan

idag en flaskhals med väldokumenterad kapacitetsbrist och låga hastigheter, problem som kommer att tillta när Norrbotniabanan färdigställts. Banan klarar inte heller TEN-T-kraven, vilket inte åtgärdas genom planförslaget.

Det är också problematiskt att efter flera års arbete avbryta projekt som kommit mycket långt i planeringen. Arbetet har skett tillsammans med berörda kommuner och regioner utifrån avtal som tecknats med staten, avtal som nu föreslås brytas. Denna hantering från statens sida påverkar allvarligt tilltron till den statliga planeringsprocessen och minskar incitamenten för kommuner och andra att gå in i liknande samverkan med Trafikverket.

- **Positivt med ökade medel till flyget men dess roll för klimatomställning och i transportsystemet bör tydliggöras**

Umeåregionen ser positivt på att anslaget till flyget föreslås öka, men konstaterar att planen saknar konkreta satsningar på klimatomställning. Staten bör prioritera utveckling av fossilfria drivmedel och investeringar i infrastruktur för el- och vätgasflyg. Detta är avgörande för att flyget även fortsättningsvis ska bidra till ett hållbart, tillgängligt och konkurrenskraftigt transportsystem så att hela Sverige kan leva.

Umeåregionen anser att förslaget till plan saknar en tydlig analys av flygets roll i transportsystemet, särskilt med hänsyn till norra Sveriges behov av god tillgänglighet och konkurrenskraft. Flyget är en nödvändig del av ett fungerande transportsystem i regioner med långa avstånd och bör ses i nära samspel med järnväg och kollektivtrafik. Den nationella planen bör redovisa hur dessa trafikslag kopplas samman i strategiska noder utöver Arlanda flygplats och hur investeringar samordnas med flygplatsernas utveckling.

- **Viktigt att prioriterade utredningar genomförs**

Planförslaget redovisar förslag på prioriterade utredningar, varav flera är av stor betydelse för Umeåregionen, bl.a. uppställningskapacitet, ökad redundans och Norrbotniabanan. Umeåregionen vill betona att dessa utredningar är angelägna och bör prioriteras av Trafikverket.

Utredningen om uppställningskapacitet i järnvägssystemets noder är av avgörande betydelse för en fungerande och fortsatt växande järnvägstrafik i hela systemet, men att begränsa detta till storstadsområdena är ett misstag. Utredningen bör omfatta samtliga utpekade urbana knutpunkter för att säkerställa tågbildnings- och uppställningskapacitet utifrån ett systemövergripande perspektiv.

Örnsköldsvik

Anna-Britta Åkerlund, KSO
Carolina Sondell, Oppositionsråd

Umeå

Hans Lindberg, KSO
Anders Ågren, Oppositionsråd

Bjurholm

Christina Lidström, KSO
Linda Berglund, Oppositionsråd

Vindeln

Mathias Haglund, KSO
Tomas Nilsson, Oppositionsråd

Nordmaling

Madelaine Jakobsson, KSO
Grethel Broman, Oppositionsråd

Vännäs

Anna Frej, KSO
Anders Nilsson, Oppositionsråd

Robertsfors

Petra Andersin, KSO
Lars Tängdén, Oppositionsråd

Elektroniska underskrifter

Det här dokumentet har skrivits under elektroniskt av de personer som listas i signaturpanelen.

Underskrifterna uppfyller kraven för avancerad elektronisk underskrift enligt definitionen i eIDAS (EU:s förordning 910/2014).

Äktheten kan valideras enligt internationella standarder i en valideringstjänst som uppfyller förordningen. Validering kan exempelvis göras här: <https://validate.signport.se/>

Där finns även information om hur validering kan göras i Adobe Acrobat Reader.

Notera, om dokumentet skrivs ut på papper, eller 'skrivs ut' till ett nytt PDF-dokument, följer de elektroniska underskrifterna inte med. Endast det elektroniskt underskrivna originaldokumentet kan valideras.

Elektroniska underskrifter

Det här dokumentet har skrivits under elektroniskt av de personer som listas i signaturpanelen.

Underskrifterna uppfyller kraven för avancerad elektronisk underskrift enligt definitionen i eIDAS (EU:s förordning 910/2014).

Äktheten kan valideras enligt internationella standarder i en valideringstjänst som uppfyller förordningen. Validering kan exempelvis göras här: <https://validate.signport.se/>

Där finns även information om hur validering kan göras i Adobe Acrobat Reader.

Notera, om dokumentet skrivs ut på papper, eller 'skrivs ut' till ett nytt PDF-dokument, följer de elektroniska underskrifterna inte med. Endast det elektroniskt underskrivna originaldokumentet kan valideras.