

## Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur perioden 2022–2033

### Bakgrund

INAB (Infrastruktur i Umeå AB) och Umeå Hamn AB tillvaratar möjligheten att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. INAB och Umeå Hamn AB ägs till 100% av Umeå kommun och kallas i det följande för "Bolagen". Bolagen har genomfört och håller på att genomföra mycket stora investeringar kopplade till den statliga infrastrukturen i form av bl a resecentrum och järnvägsterminaler i anslutning till Botniabanan och Norrbotniabanan, nu genomförs också stora investeringar i Umeå hamn. Städerna Umeå och Vasa har arbetat för att utveckla förbindelsen över Kvarken och i augusti 2021 sjösattes en av världens miljövänligaste RO/PAX färjor ägd av ett gemensamt rederibolag. Motivbilden till dessa satsningar är naturligtvis att stärka konkurrenskraften för regionens näringsliv, att stimulera och dra nytta av den stora industrialiseringsboom som pågår i norra Sverige men också att bidra till att möjliggöra den överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart som staten och EU har som målsättning.

Bolagen ställer sig bakom de inspel och ställningstaganden som Umeå kommun och Region Västerbotten har gjort i ärendet. Därutöver har bolagen följande synpunkter på planförslaget och fortsatt arbete:

### Förordningen som styr den regionala transportplaneringen är föråldrad!

Den överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart som både svenska staten och EU eftersträvar kommer inte att ske utav sig självt och endast baserat på dyrare vägtransporter. För att skapa en ökad överföring till sjö- och järnvägstransport krävs en transporttjänst som är både kostnadseffektiv och miljömässigt riktig. Umeå kommun investerar för närvarande, via sina bolag, stora pengar i att utveckla infrastrukturen för att kunna erbjuda regionens näringsliv effektiva omlastningspunkter och hållbarare transportlösningar på järnväg och sjö. Investeringar i denna typ av infrastruktur räknas sällan eller aldrig hem på företagsekonomiska grunder utan motiven vilar på positiva regionalekonomiska och samhällsekonomiska effekter i ett större perspektiv. Denna typ av investeringar blir därmed ofta en tung börda för enskilda kommuner. Bolagen anser att det borde vara en lågt hängande frukt att kunna nyttja Länstransportplanen för medfinansiering av infrastrukturinvesteringar som är av stor regional betydelse även om de inte är i statlig ägo. Bolagen och Trafikverket har olika tolkning av förordningen som styr den regionala transportplaneringen där Trafikverket menar att länstransportplanens medel endast kan gå till statlig infrastruktur. Det finns redan idag ett gruppundantag för statsstöd till hamnar, motsvarande översyn pågår för järnvägsterminaler. Det fordras en översyn av länstransportplanens förordning (1997:263) så att den rimmar med statens och EU:s ambitioner.

## **Åtgärder i den regionala infrastrukturen som föreslås i statlig utredning måste få särskild nationell finansiering**

I norra Sverige pågår det en industrialiseringsboom för grön omställning av sällan skådat slag. Investeringsbehov i infrastrukturen för att möjliggöra de största av dessa investeringar har utretts av särskild utredningsman. Några av de utpekade åtgärderna berör regional infrastruktur. Det finns ingen möjlighet att hantera dessa åtgärder inom den begränsade ram som Länstransportplanen råder över. Dessa åtgärder måste få en särskild nationell finansiering. För att kunna ta tillvara den utvecklingspiral som råder i norra Sverige borde ramarna för länsplanerna ses över och inte baseras på senaste årens befolkningsutvecklingstrender utan ta höjd för den utveckling som nu förutspås med en bedömd befolkningstillväxt på ca 100 000 invånare fram till 2035.

## **Muddring av farleden in till Umeå hamn är helt avgörande för hamnens utveckling**

Umeå hamn är klassad som Comprehensive port enligt EUs definition. Just nu pågår en ny och ombyggnad i hamnen motsvarande kostnader för 1,4 mdr, för att möta behoven från regionens näringsliv men också intentionerna på EU-nivå och nationell nivå att få till en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Det handlar bland annat om att kunna hantera större och mer djupgående fartyg samt fler containers.

Åtgärden att bredda och fördjupa farleden in till Umeå hamn är avgörande för att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg samt att effekten av de stora investeringar som nu genomförs i hamnanläggningen ska kunna tillgodogöras. Trafikverket har genomfört en ÅVS för farleden in till Umeå hamn och konstaterat brister. Åtgärden redovisar en extremt hög samhällsnytta. I samverkan har nu Trafikverket, kommunen och Umeå Hamn AB tagit fram en avsiktsförklaring för vidare beslut. Avsikten är att muddringsåtgärden vilken i huvudsak inkluderar utredningar, miljödomsansökan och muddring, bör genomföras under perioden 2022-2025 för att svara upp mot hamnens och industrins investeringar. Umeå kommun kommer preliminärt att behöva förskottera statens kostnader i projektet. Bolagen vill med detta understryka vikten av projektet och trycka på att förskotteringsperioden blir så kort som möjligt.

## **Tillgängligheten till hamnar måste säkras både på väg och järnväg**

Möjligheten att transportera skrymmande gods längs E12 till och från hamnområdet måste säkras. Hamnens strategiska funktion och läge i regionen har inneburit en betydande ökning av volymerna skrymmande gods. Antalet vindkraftverk som passerar hamnen är ökar ständigt och vindkraftsverkens delar blir större och större. Många av dessa transporter fordrar idag speciallösningar och drabbas därmed av extra kostnader och längre transporttider samt måste hänvisas till vägar som ej är lämpade för ändamålet. Begränsningarna längs E12 utgörs idag av bland annat underfarten av Holmsundsbanan strax norr om hamnområdet samt underfarten av Botniabanan vid Degernäs som båda uppfyller standardkraven på fri höjd enligt Trafikverkets riktlinjer. Bolagen anser dock att en gemensam plan för att långsiktigt överbygga/kringgå dessa hinder bör tas fram för att inte riskera hamnens och sjöfartens konkurrenskraft.

## **Medfinansiering till resecentrum längs Norrbotniabanan**

Kommunen tillsammans med INAB planerar för ett stationsläge i Sävar. Med de industrietableringar som nu pågår i norra Sverige och särskilt i Skellefteå så kommer Sävar att få en mycket betydelsefull roll som försörjningsort för kompetens och arbetskraft. Närheten till Umeå Universitet å ena sidan och kompetensbehov inom industrin å andra, innebär att Sävar även fortsatt kommer att vara ett naturligt val för familjer med högre utbildning. Resecentrum kommer att få en mycket strategisk lokalisering i samhället. Umeå kommun har nyligt antagit en fördjupad översiktsplan som redovisar utrymmen för 6 000 nya boenden i Sävar. Motsvarande planeringar pågår för övriga stationsorter längs Norrbotniabanan.

I förslaget till regional transportplan har 70 mkr avsatts för medfinansiering av resecentrum. Det är angeläget att resterande medfinansieringsmedel avsätts i den nationella planeringen för att

kunna täcka upp för stödberättigade kostnader. Kommunerna kommer med erfarenheter från Botniabanan att svara för betydande driftunderskott för dessa anläggningar under många år, så möjligheterna att sänka kapitalkostnaderna är av stor betydelse.

### **Behovet av vagnuppställning en allt större fråga där staten måste ta ett tydligt ansvar**

Utbyggnaden av Norrbotniabanan och utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen i Umeå stärker Umeås roll som järnvägsnod. Järnvägstrafiken ökar succesivt och ställer allt högre krav på systemets effektivitet. Redan idag brister kapaciteten för uppställning av tomma vagnar vilket belastar effektiviteten på befintliga produktionsspår. Svårigheten att tillgodose omlopps nära tjänster är en hämsko för fortsatt utveckling. I denna fråga måste staten ta ett tydligt ansvar. Vi anser som ett första steg att det inom närtid bör göras en tematisk ÅVS likt de utredningar som är gjorda för Stockholm, Göteborg och Malmö, där ett helhetsgrepp tas över Umeå som nod i järnvägssystemet.

Trafikverket har idag bra kunskap om trafiken och kapaciteten på linjerna och även prognoser för den framtida trafiken. Däremot saknas en samlad bild av hur kapaciteten i noderna ser ut. Det gäller både dagens situation men framför allt för framtiden då planerade investeringar i infrastrukturen har tillkommit, nya fordon har införskaffats och trafiken har utökats.

### **Botniabanans och Norrbotniabanans systemeffekter**

Bolagen och Umeå kommun har under tidigare planprocesser framhållit vikten av att Botniabanans systemeffekter tas till vara fullt ut. Nu finns det även kompletteringsbehov till Norrbotniabanan.

Följande åtgärder är mycket angelägna:

- Kapacitetsbristen på Botniabanan genom centrala Umeå mellan Umeå godsbangård och Gimonäs måste in i planförslaget!
- Triangelspår i Västerasby är en mycket viktig pusselbit som fanns med i det ursprungliga avtalet mellan Staten och regionen om Botniabanans genomförande och som ännu inte är byggt. Vi förordar att Trafikverket prioriterar denna investering för att få till en bra redundans mellan Stambanan och Botniabanan.
- Det finns behov av ett triangelspår mellan Norrbotniabanan och anslutningen mot Vännäs vid Umeå godsbangård. Om triangelspåret inte finansieras inom ramarna för projekt Norrbotniabanan så bör planerings- och investeringspengar för denna åtgärd avsättas i den Nationella planen så åtgärden är genomförd i samband med att Norrbotniabanan färdigställs upp till Skellefteå.

Umeå 2022-02-22

Mikael Salomonsson  
VD INAB

Mikael Isaksson  
VD Umeå Hamn AB

Infrastruktur i Umeå AB  
903 47 UMEÅ

BESÖKSADRESS  
Umestan Företagspark

TELEFON  
090-718000

TELEFAX  
090-718005

ORG.NR  
556040-6315

BANKGIRO  
201-5857

SÄTE  
Umeå