

Yttrande Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Läshänvisning och sammanfattande synpunkter

Umeå kommun yttrar sig över förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 som enskild kommun och som medlem i föreningen Blå vägen. Yttrandet inleds med kommunspecifika synpunkter och följs av föreningen Blå vägens gemensamma synpunkter. Umeå kommuns sammanfattande synpunkter är:

- Ett **färdigställande av Umeåprojektet** är av största vikt för att förbättra luftmiljön i centrala Umeå och möjliggöra en långsiktigt hållbar stadsutveckling.
- Det är mycket glädjande att **byggstart för Norrbotniabanan** föreslås under kommande planperiod. Umeå kommun vill poängtera vikten av en utbyggnad för hela sträckan mellan Umeå och Luleå.
- Ett **fullföljande av Midway Alignment** för fortsatt utveckling av det öst-västliga transportstråket längs E12.
- Umeå kommun välkomnar **framtida möjligheter att ingå Stadsmiljöavtal**. Umeå kommun ser flera viktiga utvecklingsprojekt som passar väl inom ramen för Stadsmiljöavtalet.

Namngivna investeringar

Umeå kommun ser mycket positivt på att Trafikverket föreslår flera viktiga investeringar i infrastruktur för Sveriges räkning under perioden 2018-2029. Det är särskilt glädjande att Trafikverket föreslår byggstart för Norrbotniabanan under planperioden med en första etapp mellan Umeå och Dåva företagspark, samt ytterligare en etapp mellan Dåva och Skellefteå. Det är mycket angeläget för hela Sverige att Norrbotniabanan i hela sin sträckning från Umeå till Luleå byggs. Det är också viktigt att andra mycket angelägna projekt, såsom fullföljandet av Umeåprojektet, dubbelspår mellan stationsområdena Umeå C och Umeå Ö samt mötesseparering längs E4, genomförs under planperioden.

Fullföljandet av Umeåprojektet är en grundförutsättning för att förbättra den ansträngda luftmiljön i centrala Umeå och att åstadkomma en hållbar stadsutveckling i linje med Översiktsplanens intentioner. Umeå kommun utarbetar just nu ett Stadsutvecklingsprogram som beskriver hur de tidigare trafiklederna (tidigare E4 och E12) som löper genom centrala Umeå bör omvandlas för att åstadkomma en hållbar stadsutveckling. Stadsutvecklingsprogrammet ligger väl i linje med de prioriterade samhällsutmaningar som regeringen pekar ut i planeringsdirektivet till Trafikverket.

En utbyggnad av dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö bygger bort en flaskhals i järnvägssystemet som idag försvårar gods- och persontrafiken längs Botniabanan och ut mot Umeå hamn. Umeå hamn är en viktig regional hamn och en del av det europeiska transportnätverket TEN-T.

Umeå kommun välkomnar också mötesseparering av E4 mellan Umeå och Skellefteå. Sträckan har länge varit standardmässigt eftersatt, vilket minskat vägens regionala funktionalitet och trafiksäkerhet.

Däremot noterar Umeå kommun att Trafikverket inte prioriterat en utbyggnad av mötesseparering för E12 mellan Umeå och Vännäs samt mellan Umeå och Obbola inom planförslaget. Båda sträckorna är viktiga pendlingsstråk och vägarnas standard är i ljuset av detta bitvis mycket låg, vilket skapar en otillfredsställande trafiksäkerhet och låg regional funktionalitet. Vidare samverkar Umeå kommun aktivt i Umeåregionen tillsammans med kommunerna i pendlingsområdet samt Örnsköldsviks kommun för en ökad konkurrenskraft i arbetsmarknadsregionen, bland annat genom stärkt infrastruktur i nords-sydlig och öst-västlig riktning. Utifrån det perspektivet är det otillfredsställande att en långsiktigt hållbar trafiklösning genom Örnsköldsviks tätort inte prioriterats i planförslaget.

Ej namngivna åtgärder

Gränsen för namngivna åtgärder höjs från 50 till 100 Mkr. Umeå kommun ser positivt på detta och de möjligheter som det ger Trafikverket Region Nord att utveckla transportsystemet i norra Sverige. Om större åtgärdspaket som exempelvis mötesseparering längs E12 inte kan genomföras under planperioden önskar Umeå kommun att Trafikverket istället utför trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs E12 i form av trimningsåtgärder. I åtgärdsvalsstudier för Umeå-Vännäs och Umeå-Obbola föreslår Trafikverket, utöver mitträckesseparering, utbyggnad av separerade gång- och cykelvägar. Umeå kommun önskar att utbyggnad av separata gång- och cykelvägar längs nämnda sträckor på E12 genomförs

som trimningsåtgärder om inte mötessepareringsåtgärder kan genomföras under planperioden. Umeå kommun ser också att flera järnvägsåtgärder i och nära Holmsund och Umeå hamn lämpligen kan genomföras som trimningsåtgärder under planperioden.

Stadsmiljöavtal

Finansiering till Stadsmiljöavtal föreslås gå ut med totalt 12 miljarder under planperioden. Umeå kommun har mycket goda erfarenheter av Stadsmiljöavtalet som koncept och Stadsmiljöavtalet har bland annat medfinansierat en modern, funktionell och attraktiv utformning av Vasaplan som är den centrala noden i Umeås kollektivtrafiksystem. Stadsmiljöavtalet är en mycket viktig åtgärd för att främja bostadsbyggande och samtidigt möjliggöra en hållbar stadsutveckling. För Umeås del ser vi flera projekt som passar väl in i Stadsmiljöavtalets syfte, bland annat utvecklingen av stadsdelen Norra Ön samt genomförandet av Stadsutvecklingsprogrammet innanför ringleden.

När Umeåprojektet färdigställts övertar Umeå kommun i enlighet med rådande avtal med Trafikverket de statliga vägarna och vägområdet kring dessa innan för ringleden. Umeå kommun beskriver i tidigare nämnda Stadsutveckling program hur en omvandling av dessa vägområden kan ske för att förbättra luftkvaliteten i Umeå, öka de hållbara transportslagens attraktivitet samt möjliggöra bostadsbyggande i centrala och attraktiva lägen. Sammantaget innebär detta att Umeå kommun kommer stå inför stora investeringskostnader i infrastruktur som stärker de hållbara transportslagens förutsättningar inom en snar framtid. I detta perspektiv ser Umeå kommun Stadsmiljöavtalet som en nyckelfaktor för att ekonomiskt möjliggöra Stadsutvecklingsprogrammets och Översiktsplanens intentioner för Umeås framtida utveckling. Umeå kommun välkomnar därför förslaget att finansiera Stadsmiljöavtalet under hela planperioden!

Även om förslaget att förlänga Stadsmiljöavtalet är lovvärt och mycket användbart för kommunerna så ser Umeå kommun också stora kostnader som utförare av stadens lokala kollektivtrafik. När nödvändiga investeringar i infrastruktur har åstadkommits, bland annat med hjälp av Stadsmiljöavtalet, så ser Umeå kommun ett behov av att regeringen överväger möjligheten till driftstöd för kollektivtrafikens driftskostnader. Kollektivtrafikens driftskostnader är en stor utgiftspost för kommunen samtidigt som ett stort utbud av kollektivtrafik bevisligen är en av kollektivtrafikens viktigaste konkurrensfaktorer.

Yttrande Blå Vägen på Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Blå vägen föreningens sammanfattande synpunkter

Blå Vägen är en ideell förening bestående av kommunerna Storuman, Lycksele, Vindeln, Vännäs samt Umeå längs E12:an genom Västerbottens län. Vi samarbetar för en positiv utveckling i hela E12-stråket, från norska Atlantkusten, genom Sverige, över Kvarken till Vasa och vidare in i Finland. Vi vill göra följande yttrande på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Inledningsvis ser vi det som mycket välkommet att de totala ramarna för den nationella planen ökat med 100 miljarder sedan innevarande planperiod. En väl fungerade infrastruktur är ett av fundamenten för goda livsvillkor, särskilt i norr med våra stora ytor och långa avstånd.

Föreningen Blå Vägen ser nedanstående åtgärder som mycket angelägna för genomförande under den kommande planeringsperioden:

- **Åtgärder längs E12 för ökad säkerhet och framkomlighet som mötteseparering och stigningsfält**
Europaväg 12 genom länet behöver högre standard för ökad framkomlighet, trafiksäkerhet och regional funktionalitet
- **Elektrifiering av Tvärbanan, Hällnäs – Lycksele – Storuman**
Möjliggör överflyttning av transporter från väg till järnväg och skapar ett mer robust, sammanhängande transportsystem i norra Sverige.
- **Åtgärder i hamn och på land som bidrar till ett fullföljande av Midway Alignment**
Vattenvägen över Kvarken är en viktig del av E12. En ny färjelösning över Kvarken fordrar investeringar i både Umeå hamn och i anslutande järnvägsinfrastruktur.

Angående namngivna åtgärder i planen

Föreningen Blå Vägen välkomnar att planförslaget innehåller viktiga åtgärder för Tvärstråket genom Västerbotten. Det är positivt att E12 Västra länken genom Umeå fortsatt prioriteras för genomförande. Västra länken erbjuder en nödvändig tids- och miljöbesparing genom att fungera som förbifart för E12 förbi Umeå.

För kapaciteten på Tvärbanan utgör enkelspåret genom Umeå en flaskhals och det är därför glädjande att dubbelspår på sträckan Umeå C-Umeå Östra prioriteras i planen. Dock kvarstår behovet av åtgärd på sträckan Umeå Östra-Gimonäs för att garantera kapaciteten på banan genom Umeå.

Angående namngivna åtgärder i planen, givet utökad ram med 10%

Föreningen Blå Vägen välkomnar de namngivna större investeringar som ingår för Västerbottens län, men vill också påtala vikten av att de objekt som föreslagits givet en utökad ram på 10% verkligen blir genomförda. Dessa investeringar skulle svara mot många av regeringens prioriterade samhällsutmaningar, enligt nedanstående redovisning.

Objekt	Kostnad mnkr	Samhällsutmaningar	Kommentar/status
Elektrifiering Tvärbanan Hällnäs – Lycksele	255 varav 215 ur NTP (delfinansieras av länstransportplanen)	• Ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer • Förbättra förutsättningarna för näringslivet • Förstärka sysselsättningen i hela landet • Bidra till ett inkluderande samhälle	Befinner sig inte i skedet ”åtgärdsvalstudie” som underlagsrapport Namngivna investeringar uppger. Järnvägsplan tas fram 2018, med avsikt att kunna bygga Hällnäs-Lycksele och Lycksele-Storuman etappvis.
E12 Brattby – Vännäs mötesseparering	191	• Investera för ett ökat bostadsbyggande • Förbättra förutsättningar för näringslivet • Förstärka sysselsättningen i hela landet • Bidra till ett inkluderande samhälle	ÅVS genomförd
E12 Kulla – Norrfors mötesseparering	206	<i>Se E12 Brattby - Vännäs</i>	ÅVS genomförd

Elektrifiering av tvärbanan skulle integrera denna mycket bättre i det nationella järnvägsnätet och möjliggöra såväl överflyttning av gods från väg till järnväg som mer tillförlitlig passagerartrafik. Norrtågs vision är att det i framtiden ska finnas dubbelriktad persontrafik på tvärbanan för att möjliggöra pendling mellan kusten och inlandet i båda riktningarna. Varken

gods- eller passagerartrafik fungerar tillfredsställande med dagens beroende av dieselfordon.

Föreningen Blå Vägen vill understryka vikten av att hela sträckan Hällnäs-Storuman elektrifieras för att fullt ut uppnå potentiella systemeffekter. Storuman utgör en viktig nod i systemet där Tvärbanan och Inlandsbanan möts.

E12:an avsnittet Umeå – Vännäs har delvis bristande standard utifrån höga trafikmängder och omfattande pendling, vägen har också drabbats av Trafikverkets hastighetsöversyn. Det är högst angeläget att mötesseparering iordningsställs hela vägen för maximal funktionalitet. Vägsträckan har utretts i omgångar sedan slutet av 1990-talet, så det är hög tid att nu sätta spaden i marken.

Angående ej namngivna åtgärder

Föreningen Blå Vägen välkomnar att gränsen för trimningsåtgärder föreslås höjas från 50 till 100 miljoner kr, om det underlättar för mindre men nog så viktiga åtgärder att genomföras. Vi vill särskilt lyfta fram väg E12, med stor betydelse för länet som helhet och en nuvarande standard som inte motsvarar behoven. Föreningen Blå Vägen konstaterar att den åtgärdsvalsstudie för stråket som genomförts i Trafikverkets regi inte fått ett berättigat avtryck i planförslaget. Trafikverket bör därför bjuda in regionen och berörda kommuner till dialog för att ta fram konkreta förslag på trimningsåtgärder, för att upprätthålla hastighetsstandard tillsammans med hög trafiksäkerhet.

Föreningen Blå Vägen vill redan i detta skede lyfta fram ett antal åtgärder ur tidigare åtgärdsvalsstudier längs E12, varav många lämpligen skulle kunna genomföras som trimningsåtgärder:

- Stigningsfält E12 Forsbäck
- GC Tärnaby
- Rastplats Storuman
- E12 korsning Sågvägen i Lycksele tätort
- Överlämningsbangård Lycksele
- Flytt av infartssignal Lycksele
- GC-bro över Vindelälven i Vännäs
- Korsningsåtgärder + GC E12 Umeå-Vännäs
- Korsningsåtgärder + GC E12 Obbola-Alvik
- Byte av signalställverk järnvägen Umeå
- Järnvägen Umeå godsbangård-Gimonäs
- Järnvägen Gimonäs-Holmsund (STAX 25, hastighetshöjning)

- Järnvägen Holmsund-Hillskär inklusive Holmsunds bangård
- Investeringar i Umeå hamn för Midway Alignment

I sammanhanget bör Trafikverket tydliggöra processen för prioritering och genomförande av trimningsåtgärder. Föreningen Blå Vägen noterar med viss oro att avsnitt 11.3 "Åtgärder i Norra Sverige" såväl i kartor som tabeller redovisar få åtgärder inom Västerbottens län.

Västerbotten som en del av Europa och världen

En förlängning av TEN-T godskorridoren Scandinavian-Mediterranean (ScanMed), upp genom norra Sverige till Narvik är mycket angelägen, där E12 utgör ett viktigt anslutande stråk till denna föreslagna förlängning. Det finns indikationer om att påbörjad omstrukturering av den europeiska transportpolitiken kan resultera i att transportkorridorerna får ytterligare större fokus eller blir de enda som kan erhålla EU-finansiering. Det är oacceptabelt att så stora delar av Sverige idag ligger utanför denna korridor. Förlängningen har uttryckligt stöd från såväl DG Move, koordinatoren för korridoren samt de finländska och norska regeringarna.

E12 utgör idag en viktig öst-västlig förbindelse i EU Comprehensive Network. Föreningen Blå Vägen har tillsammans med de gränsöverskridande organen Kvarkenrådet och MidtScandia under många år samverkat för att utveckla infrastrukturen i E12-stråket och stärka upp de funktionella sambanden mellan Norge, Sverige och Finland. Arbetet har varit mycket framgångsrikt, vilket kan ses genom ökande godsströmmar, fler turister och utvecklade samarbeten inom olika samhällsfunktioner. Utvecklingsarbetet längs E12-stråket ligger helt i linje med de intentioner som presenteras i Östersjöstrategin och som också lyfts fram i Nordiska Rådets positionspapper.

Föreningen Blå Vägen vill i detta sammanhang lyfta fram vikten och värdet av att som en del av EU:s utpekade nätverk fortsätta detta utvecklingsarbete, för att på så vis bidra till att stärka EU:s inre marknad samt öka de regionala nyttorna. För att säkra stråkets plats på de europeiska transportkartorna har nämnda investeringar i Umeå hamn samt längs E12 genom länet kanske direkt avgörande betydelse!

Nordiskt samarbete mellan transportmyndigheterna

Föregående resonemang om Scan-Med och TEN-T visar tydligt hur Västerbotten och dess näringsliv är delar av ett större system, som inte håller sig innanför några nationsgränser. Många av våra flöden har inte slutdestination i Sverige utan går snarare i en öst-västlig riktning. Föreningen Blå Vägen vill därför – trots att detta beskrivs som en nationell

plan för transportsystemet – understryka vikten av att blicka ut över nationsgränserna.

Det är positivt att Trafikverket initierat till ett forum mellan de nordliga transportmyndigheterna, men vi vill understryka att detta arbete bör intensifieras. Utifrån transportsektorns gränsöverskridande natur är faktorer som samsyn och gemensam dimensionering av infrastrukturen mellan de nordiska länderna av stor betydelse.

Inom Interreg-projektet E12 Atlantica Transport pågår arbetet med att ta fram en gemensam trafikstrategi som sträcker sig över tre länder.

Ambitionen finns också att bilda Europas nordligaste EGTC-område för ytterligare förstärkt samverkan inom detta område. E12-stråket skulle kunna utgöra ett mycket intressant pilotområde för utvecklingen av gemensam nordisk transportplanering.

Mötesseparering

Nära 90 km av Västerbottens viktigaste pendlingsstråk riskerar försämrad framkomlighet utifrån Trafikverkets nya direktiv kring hastighetsföreskrifter. Föreningen Blå Vägen ser därför mycket positivt på förslaget att från den Nationella planen samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet. Samtidigt sätter oklarheterna kring detta förslag länsplaneupprättarna i en väldigt svår sits, då de ska fastställa länstransportplaner utan att veta vilken typ och volym av samfinansiering som kan vara möjlig. Det är således mycket angeläget att omfattningen av och spelreglerna för nationella planens samfinansiering av mötesseparering tydliggörs snarast möjligt!

Grundläggande standard på landsbygden

Föreningen Blå Vägen har förståelse för att högre trafikerade vägar prioriteras i drift och underhåll, men finner det samtidigt alarmerande att Trafikverket själva medger att vägarna i det lågtrafikerade vägnätet kommer att försämrats gällande robusthet, komfort och vägkapital. För näringsliv, turism och invånare i norra delarna av landet är även det finmaskiga vägnätet av stor betydelse, varför bristande underhåll går rakt emot regeringens direktiv om förbättrade förutsättningar för näringsliv och sysselsättning i hela landet.

Föreningen Blå Vägen noterar med viss förvåning att Trafikverket samtidigt tar fram en helt ny kategori – ”vägtyp 5, Vägar som är viktiga för landsbygden” – utan tydliga kriterier för vilka sträckor som kan tänkas ingå i denna klassning. Detta bör klargöras medan utpekande av vägtyp 5-sträckor rimligen måste ske i samråd med berörda kommuner.

Större och mer transparenta Länsplaneramar

Föreningen Blå Vägen förespråkar att regeringen bör öka medelstillsdelningen till de regionala planerna. I förhållande till den totala procentuella ökningen av ramen för kommande nationell plan är ökningen av medlen till länsplanerna blygsam. Detta är allvarligt då det, utöver otillräckliga medel för mitträckesseparering, finns mycket stora behov i ett län av Västerbottens karaktär att utveckla det regionala transportsystemet. Det är också en brist att det inte framgår i den nationella planen vilka utgångspunkterna varit vid fördelningen av ramarna på länsnivå. Föreningen Blå Vägen efterlyser därför en öppen redovisning av vilka kriterier och som fördelningen mellan länen bygger på.

En region att investera i

Västerbotten ligger i framkant gällande gränsöverskridande samverkan i transport- och infrastrukturfrågor. Vårt näringsliv är i hög grad exportinriktat samtidigt som turismen växer sig allt viktigare. Vi är en geografi väl värd att investera i! Sammanfattningsvis välkomnar föreningen Blå Vägen de investeringar som görs i Västerbottens län och att den ekonomiska ramen för kommande planperiod utökas. Samtidigt vill vi understryka vikten av att de investeringar vi lyfter fram i detta yttrande blir verklighet, så att Västerbotten även fortsättningsvis kan bidra till nationens välstånd och i ännu högre grad integreras i det europeiska transportsystemet.



Hans Lindberg (S)
Kommunstyrelsens ordförande



Jonas Johansson
Stadsdirektör