

## **Remissvar till Region Västerbotten angående tågstrategi 2040 remiss**

### *SAMMANFATTNING*

Norrtåg AB har inkommit till Region Västerbotten med en remiss på förslag till *Norrtåg 2040-En tågstrategi*.

Region Västerbotten önskar som del i framtagande av remissyttrandet hämta in synpunkter från länets 15 kommuner.

*Norrtåg 2040-En tågstrategi* är tänkt att fungera som en långsiktig inriktningsplan för den framtida persontågstrafiken i de fyra nordligaste länen.

De tre huvudförslagen i tågstrategin handlar om:

1. Att skapa ett samlat basutbud av tågtrafik med timmestrafik i takt.
2. Att satsa på tågtrafik som är ren pendlingstrafik
3. Att lyfta fram möjliga framtida tåglinjer

Vännäs kommun lyfter i remissvaret fram ett önskemål om en fördjupad analys av hur ett samlat basutbud med timmestrafik i takt påverkar såväl den regionala- som inomkommunala busslinjetrafiken, också ur ett kris-och sårbarhetsperspektiv. Vännäs kommun betonar också vikten av fungerande kollektivtrafik i hela länet för att uppnå målen i Västerbottens trafikförsörjningsprogram.

### *BAKGRUND*

Norra Sverige står inför betydande förändringar av järnvägsinfrastrukturen under de kommande 20 åren med storskaliga projekt som Norrbottenbanan och Ådalsbanan.

Botniabanan invigdes 2010 och var den första byggstenen i ett bygge som nu ska fullföljas. Hela norrlandskusten ska få en järnväg längs sträckan Luleå–Sundsvall–Gävle med en hastighet på 250 km/h.

Norrtåg och dess ägare vill nu starta de processer som krävs för att kunna ställa fordon på de nya banorna när de är klara.

Det som tydligast påverkar är industrins kommande satsningar, den gröna omställningen samt behov av ökad tillgänglighet och regionförstoring.

Med de förändringar som nu sker är Norrtågs bedömning att den regionala tågtrafiken behöver fördubblas på tio år. Dagens 1 500 000 resor förväntas bli minst 3 500 000 och kanske mycket mer än så 2040.

Utmaningen för Norrtåg blir att växa på ett sätt som harmoniserar med resandeefterfrågan, utvecklingen av den kommersiella trafiken, de finansiella förutsättningarna och i takt med alla de planerade järnvägsinvesteringarna.

Fordonsflottan måste utökas och nya fordon beställas långt före trafikstart. I *Tågstrategi 2040* sätts fokus på att utveckla det befintliga basutbudet med bättre fordon och mer frekvent trafik.

*Tågstrategi 2040* är en gemensam inriktningsplan för persontågstrafik i norr. Tågstrategin analyserar alla processer för att skapa ett underlag kring vad som kan göras, och i vilken takt, för att utveckla trafiken. Strategin har analyserat ett 60-tal olika trafiklösningar i norr och pekar ut flera strategiska utvecklingsområden (finansiering, fordonsförsörjning etcetera) som speciellt viktiga.

#### *VÄNNÄS KOMMUNS SYNPUNKTER*

Vännäs kommun vill tacka för möjligheten att spela in synpunkter inför Region Västerbottens framtagande av remissvar till *Norrtåg 2040- En tågstrategi*.

Vännäs kommun hade önskat en längre remisstid än fyra veckor, med tanke på att Norrtågs förfrågan om remiss är daterad till den 12 april.

Det är en ambitiös strategi med intressanta analyser som Norrtåg presenterat.

Det är uppenbart att mycket tankemöda lagts på hur trafiken bör optimeras i de olika stråken och vilka ställningstaganden som behöver göras. Utifrån de långa ledtiderna kring inte minst fordonsbeställningar är det också klokt att vara ute i god tid.

Ett av målen med det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Västerbotten är att kollektivtrafiken mellan länets kommuncentrum ska utvecklas eller åtminstone vara bibehållen 2030 jämfört med 2022, något som Vännäs kommun anser är av yttersta vikt för att hela länet ska leva.

Vännäs kommun har dock några synpunkter och kommentarer på det som lyfts fram som de tre huvudförslagen:

### **1. Att skapa ett samlat basutbud av tågtrafik med timmestrafik i takt**

I förslaget *Norrtåg 2040- en tågstrategi* föreslås att timmestrafiken ska gå i takt på linjen Vindelns-Vännäs- Umeå.

Vännäs kommun önskar en risk-och konsekvensanalys av hur införandet av en sådan takttidtabell för tåget påverkar den regionala och inomkommunala busslinjetrafiken. Detta är särskilt viktigt när en stor del av trafiken ska anpassas efter tågets tider och när parallella busslinjer föreslås tas bort i förslaget. Det är viktigt från både ett kris- och sårbarhetsperspektiv.

Det är också viktigt ur ett ekonomiskt perspektiv- det får inte bli så att om tåget i framtiden ska ersätta bussen, så ökar den kommunala kostnaden för att hitta ersättningar där tåget inte kan motsvara bussens servicenivå- och att kommunerna istället för regionen och Norrtåg får stå för notan.

Utan en sådan djupare analys är det svårt att uttala sig om vilken påverkan en allennarådande takttidtabell kan ha och den föreslagna tågstrategin är något som kommunen kan ställa sig bakom.

Vi har många byar som inte ligger längs järnvägen, och idag har vi en mycket omfattande busslinjetrafik i linje 15/55 Bjurholm-Vännäs-Umeå, som år 2022 hade 270 000 resor.

För att den linjen ska vara attraktiv kan man inte utgå från att resenärerna från Bjurholm ska vilja byta till tåg i Vännäs. Den effekten uteblev när Tvärbanan återöppnades; resenärerna föredrog helt enkelt en resa utan byten.

Vännäs kommun vill också betona vikten av att en takttidtabell behöver ta hänsyn till gymnasieskolorna i såväl Vännäs som Umeå, där vi har dagliga resenärer åt båda håll. Om antalet resenärer ska öka så markant som Norrtåg gör gällande, behöver detta också fungera.

När det gäller frågan om basutbud konstaterar Vännäs kommun att Norrtåg i dokumentet talar om basutbudet Vindelns- Umeå och lyfter sträckan Lycksele- Umeå som en del av de nya möjliga linjerna för persontrafik Storumans- Lycksele- Umeå.

Vännäs kommun vill understryka att persontågstrafiken på delsträckan Hällnäs-Lycksele officiellt endast är pausad. Att tvärstråket genom Västerbotten *Norrtåg 2040 – en tågstrategi* benämns ”Vindelns – Umeå” och att en linje mot Lycksele – Storuman kategoriseras som potentiellt ”möjlig trafik” i stil med exempelvis

Örnsköldsvik–Sollefteå–Östersund upplever Vännäs kommun som en positionsförflyttning som inte förankrats.

Norrtågs ”paus” av persontågstrafiken väster om Vindelns försvårar betänkligt resande från Vännäs och Vindelns centralorter västerut mot Lycksele och Storuman. Linje 31 går till skillnad från tåget, inte in till Vännäs resecentrum, utan passerar endast förbi Vännäsby, hållplats Hemberget E12, en hållplats med stora trafiksäkerhetsproblem, som inte heller möjliggör spetsmöten på samma sätt som ett resecentrum.

Vidare antyds i visionen (sid 69) att en elektrifiering av tvärbanan till Lycksele–Storuman inte längre skulle vara tillräckligt för persontågstrafikens attraktivitet. Detta rimmar inte med Region Västerbottens politiska ställningstaganden om betydelsen av tvärbanan och elektrifieringen – till exempel att Länstransportplanen finansierar framtagandet av järnvägsplaner för nämnda åtgärd.

## **2. Att satsa på tågtrafik som är ren pendlingstrafik**

Vännäs kommun är en pendlingskommun som växer och är mycket positiv till en utökad pendlingstrafik i Umeåregionen, med Vännäs och Vännäsby som viktiga stationer.

Kommunen har i länstransportplanen 2022-2033 lyft behovet av ett nytt tågstopp i Tväråbäck. Det är en viktig investering för framtidens tillväxt och kompetensförsörjning och för att ytterligare binda ihop regionen.

Som framgår av punkt 1 framhåller Vännäs kommun att det är viktigt att detta inte sker på bekostnad av det totala kollektivtrafiksystemets robusthet, tillgänglighet och stabilitet.

Det finns skrivningar i strategin som tyder på motsatsen bland annat på sidan 71, där Norrtåg indikerar att ”ett tydligt val mellan buss och tåg” görs i berörd relation.

Att öka resandet från bil till tåg, däri ligger den största utmaningen, och inte att i första hand flytta över resenärer från ett hållbart resesätt till ett annat.

## **3. Möjliga linjer i framtiden**

Se synpunkter på linjen Storuman-Lycksele-Umeå i punkt 1.

**Anna Frej**  
**Kommunalråd**