

Stab –kansli
Mattias Eriksson, kanslichef
Tel 0933-140 09
E-post. mattias.eriksson@vindeln.se

Region Västerbotten
901 89 Umeå

Remissvar Tågstrategi 2040

Vindelns kommun har fått möjlighet att inkomma med synpunkter avseende Norrtågs Tågstrategi 2040, utifrån ett antal frågeställningar. Kommunen redogör nedan utifrån en helhetsbild av dokumentet.

Vindelns kommun ställer sig positivt till framtagandet av en tågstrategi i en region som visar tillväxt och med stort arbetskraftsbehov. Vi vill särskilt lyfta fram tågets roll som tillväxtmotor för att knyta ihop regionen. I alla delar vill Vindelns kommun poängtera att Region Västerbotten behöver vara en aktiv aktör för att driva på de infrastrukturesatsningar som krävs. Vi menar att det är viktigt att fortsätta arbetet gentemot Trafikverket för att stärka infrastrukturens förutsättningar, inte enbart i kustområdet utan också i övriga delar av tågnätet.

Vindelns kommun ser många förtjänster med tågstrategin som både är ambitiös och tillväxtskapande. Vi ställer oss dock kritisk till delar av tågstrategins innehåll, särskilt avseende avsaknaden att på kort sikt återuppta tågtrafik i Västerbottens inland, på sträckan (Umeå)-Vindelns-Lycksele. Härtill oroas vi starkt över de skrivningar som gör gällande att mindre stationer, så som Hällnäs inte har ekonomisk bäring. Vi vill nedan påföra våra synpunkter kring dessa frågor.

Norrtåg redogör för ett antal analyser över tågtrafiksträckor i sitt nuvarande basutbud. Här pekas också ut linjer som bedöms olönsamma. Vi delar principiellt inte uppfattningen att delsträckor ska ersättas med annan kollektivtrafiklösning. En sådan lösning är snarare att anses som en nedläggning av pendlingsmöjlighet med kollektivtrafik till och från orten. Detta särskilt när Norrtåg själva pekar på att deras huvudsakliga konkurrent är bilen. En sådan sträcka som pekats ut är Vindelns – Hällnäs, som är den sista delen av den elektrifierade sträckan mot Lycksele. Region Västerbottens uppfattning på sträckan Vindelns-Hällnäs-Lycksele bör vara att hela banan elektrifieras, och att ingen del av den under tiden avvecklas. Detta särskilt när länet är i början av sin tillväxtresa. Vi är fortsatt kritiska till den nu tillfälligt nedlagda sträckan Hällnäs-Lycksele utan att något alternativ presenterats. Att helt hänvisa resande till busstrafik längs väg E12 skärmar inte bara av Vindelns tätort, utan skapar också svåra förutsättningar för arbetspendlingen. Lycksele är ett viktigt arbetsmarknadscentrum, så väl faktiskt som potentiellt, för stor del av den utgående pendlingen från Vindelns, vid sidan av resandeflödet mot Umeå. När Vindelns kommun nu växer och fler avgångar planeras mot Umeå, behöver samma analys göras avseende ett potentiellt starkare resandemönster mot Lycksele. Detta inte minst för att bidra till att täcka arbetskraftsförsörjningen vid Lycksele lasarett.

Norrtåg talar i sin strategi för arbetspendling inom 60 minuter. Vår uppfattning är att utvecklingen de senaste åren förändrats, inte minst avseende pendlingsmönstret hos våra egna medarbetare. Allt fler pendlar upp emot 120 minuter, när arbetsgivare i större utsträckning ger möjlighet till distansarbete. Istället hade vi sett fram emot en visionär bild från Norrtåg som

sträckte sig utanför de stora tätorterna, och det som betecknas som befintliga hållplatser i basutbudet. Områden som har möjlighet till god expansion, givet distansarbetsmöjligheter och den tillväxt som råder i hela Norrland, men där hållplatser och stationer under historiens lopp avvecklats. Här finns flera andra sträckor att inspireras av i Sverige.

Vi delar Norrtågs analys att deras största konkurrent är bilen. För att öka tågpendlingen krävs därför att både kapacitet med timmestrafik och ändamålsenliga tidtabeller optimeras utifrån samhällets behov. Inför vintern 2023/24 ökar Norrtåg antalet avgångar på sträckan Umeå-Vännäs-Vindeln. Vindeln är en expansiv kommun med stark in- och utpendling, och med ett beroende av både resor inom kommunen och till grannkommunerna. Till stor del sker denna pendling idag med bil. För att fler ska välja tåget, och fler ska se möjligheten till arbetspendling med kollektivtrafik, krävs att tidtabellen bättre synkroniseras med arbets- och skoltider. Strategiska tåglägen är en förutsättning för att växla upp resandet, och framgent kunna bibehålla timmestrafik. Fler mötesplatser och stickspår krävs, vid sidan av att persontrafiken ges företräde gentemot gods i rusningstrafik. Flera stora industrisatsningar pågår i Vindelns kommun. Vi ser gärna att Vindeln inkluderas i den karta som finns på s. 13, bland annat utifrån de satsningar som sker vid Vindelns innovation park. Här finns också goda möjligheter att i samverkan med staten anlägga ett nytt stopp på befintlig järnvägssträckning. Även om dessa frågor primärt är en statlig angelägenhet krävs att Norrtåg och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna påvisar behovet. En mer ändamålsenlig tidtabell, med rätt tåglägen, är helt avgörande för att den expansion som nu planeras för, bland annat på sträckan Umeå-Vännäs-Vindeln, ska bli framgångsrik.

VINDELNS KOMMUN
2023-09-20

Mathias Haglund
Kommunstyrelsens ordförande