



Förstudie – Handlingsplan:

Elektrifiering av järnvägen Hällnäs-Lycksele-Storuman

2019-12-31

Rapportens namn:

Förstudie – Handlingsplan: Elektrifiering av järnvägen Hällnäs-Lycksele-Storuman

Beställare:

Föreningen Blå vägen



Projektägare och kontaktpersoner: Lycksele kommun

Peter Molin, Infrastrukturplanerare

Linda Algotsson, Projektledare samhällsplanering

Medfinansiering:

EU:s Regionala fond – Övre Norrland



Föreningen Blå vägen (FBV)

Region Västerbotten

Norrtåg AB

Företagarna Västerbotten

Västerbottens Handelskammare

Utredare:

Gustav Malmqvist, MIDEK AB

Jerker Sjögren, Jesjo Konsult HB



Projektgrupp:

Peter Molin och Linda Algotsson, Lycksele kommun (FBV)

Isabella Forsgren, Umeå kommun (FBV)

Göran Hellström, Storumans kommun (FBV)

Mårten Edberg och Maud Eriksson, Region Västerbotten

Joakim Berg, Norrtåg AB

Helena Lundgren, Företagarna

Lars Köhler, Västerbottens Handelskammare

Projektperiod:

2019-03-01 – 2019-12-31

Denna förstudie innehåller förslag från de utredande konsulterna och är inte något beslutat dokument. Förslagen i rapporten kan tjäna som underlag för politiska beslut och praktisk handling. Upphovsrätten för fotografier i rapporten är i förekommande fall ersatt via Mostphotos AB, i de fall de inte är fria från upphovsrätt eller framställt av författarna.

Omslagsbild: Hällnäs station, Foto: Jeff Trigwell, ©Mostphotos AB

Innehåll

Sammanfattning	- 4 -
Inledning	- 6 -
Bakgrund och nuläge	- 8 -
Historik	- 8 -
Genomförda utredningar	- 8 -
Kostnader för elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs-Lycksele-Storuman	- 13 -
Tre utvecklingsperspektiv för "Västerbotniabanan"	- 14 -
Godstrafik	- 14 -
Kollektivtrafik och pendling	- 20 -
Besöksnäringen	- 27 -
SWOT-analys för banans utveckling	- 31 -
Finansiering	- 32 -
Nationell och regional transportplan	- 32 -
EU:s regionala fond	- 34 -
Nationella och regionala utvecklingsmedel	- 34 -
Alternativ finansiering	- 35 -
Samverkan, samordning och fungerande dialoger	- 36 -
Nationellt godstransportråd	- 36 -
Näringslivets transportråd	- 36 -
Regionala godstransportråd	- 36 -
Stråksamordning	- 37 -
Handelskammarens transportutskott	- 37 -
Projekt Västerbotniabanan	- 37 -
Västerbotniabananens roll i ett hållbart transportsystem	- 38 -
Strategisk positionering av "Västerbotniabanan"	- 38 -
En del av EU:s järnvägssystem	- 39 -
Inlandsbanan	- 39 -
Intermodalitet och överflyttning av gods från väg till järnväg	- 40 -
Sammanhållet persontrafiksystem	- 40 -
Gränsöverskridande perspektiv	- 41 -
Rekommendationer	- 42 -
Strategiska rekommendationer	- 42 -
Godstrafiken	- 42 -
Kollektivtrafik och pendling	- 43 -
Besöksnäringen	- 43 -
Strategisk färdplan för elektrifieringen	- 44 -
Referenser	- 45 -
Bilaga 1: Åtgärder som studerats i Trafikverkets ÅVS 2017	- 47 -
Bilaga 2: Förslag på samfinansierade åtgärder och projekt	- 50 -

Sammanfattning

Denna förstudie, som har medfinansierats av EU:s Regionala Fond – Övre Norrland, är initierad och beställd av Föreningen Blå vägen, som består av kommunerna Umeå, Vännäs, Vindeln, Lycksele och Storuman. Syftet med förstudien var att identifiera och förtydliga underlag och argument för elektrifiering av järnvägssträckan Hällnäs-Storuman, som formellt heter Bandel 152. Förstudien föreslår att denna tillsammans med bandelarna från Hällnäs till Umeå/Holmsund ges namnet **Västerbotniabanan**. Detta namn motsvarar på ett tydligare sätt trafikeringsområdet av banan både vad gäller gods och persontransporter. I rapporten använder vi arbetsnamnet "Västerbotniabanan" när vi skriver om banans framtid och "Tvärbanan Hällnäs-Storuman" eller "Tvärbanan Hällnäs-Lycksele" när vi behandlar genomförda utredningar eller nuläge, eller Trafikverkets formella namn "Bandel 152".

Förstudien har studerat Västerbotniabanan ur tre perspektiv: Godstransporter, Kollektivtrafik och Besöksnäringen. För dessa perspektiv har vi vid genomförda workshops och rundabordsamtal, samtal med nyckelpersoner och genomgång av tidigare utredningar, försökt identifiera problem och möjligheter utifrån tre frågeställningar:

- *Vilka är konsekvenserna idag av att banan inte är elektrifierad?*
- *Vilka fördelar uppnås med elektrifiering?*
- *Vad kan göras redan idag, trots att banan inte är elektrifierad?*

Förslag och idéer har sammanställts för respektive perspektiv och sammanfattas därefter i en SWOT-analys för banans möjligheter att inom överskådlig tid utvecklas och elektrifieras.

Förstudien har konstaterat att utvecklingen av "Västerbotniabanan" handlar om mer än elektrifiering. Elektrifieringen är av yttersta vikt för både persontågstrafiken och godstrafiken. Den skulle minska kostnaderna för trafiken som är avsevärt högre vid dieseldrift än på en elektrifierad bana. Elektrifieringen är också viktig för att kunna eliminera dagens CO₂-utsläpp från dieseltågen, och för att skapa en mer tillgänglig och säker trafik. Elektrifieringen löser dock inte alla kapacitetsproblem på banan, som till stor del beror på att banan saknar fjärrstyrning och har ett manuellt tågledningssystem. Trafikverket har, i en Åtgärdsvalsstudie 2017, identifierat fyra paket med åtgärder som kan bidra till kapacitetsökning. Därutöver skulle rälsen på de sämsta bandelarna behöva bytas ut till modern skarvfri räls för att kunna öka hastigheten, komforten och förkorta restiderna och därmed göra trafiken mer attraktiv. Förstudien har granskat de olika kostnadsberäkningar som finns, och också identifierat möjliga medfinansieringskällor för olika åtgärder.

Det är mycket som kan och bör göras så snart som möjligt, innan elektrifieringen blir verklighet, för att öka antalet resande och mängden gods som transporteras. Sådana åtgärder föreslås i förstudierapporten. Detta skulle ytterligare stärka argumenten och öka chanserna för att Västerbotniabanan, i sin helhet, eller i etapper blir elektrifierad och upprustad för högre kapacitet.

Förstudien lämnar för det fortsatta arbetet ett antal rekommendationer som skulle kunna fungera som en färdplan för järnvägssträckans utveckling. Några av de strategiska rekommendationerna är:

- Ge banan Storuman-Lycksele-Hällnäs-Umeå-Holmsund namnet **Västerbotniabanan** för att lyfta fram dess geografiska läge och betydelse.
- Arbeta för att Västerbotniabanan ska inkluderas i TEN-T Comprehensive Network i den pågående revideringen av EU:s TEN-T direktiv.

- Arbeta för ett nationellt principbeslut, t.ex. i Nationell transportplan, om långsiktiga satsningar på hela Västerbotniabanan, inklusive elektrifiering. Detta underlättar ett etappvist genomförande.
- Etablera ett "Projekt Västerbotniabanan" som ges resurser att långsiktigt arbeta för banans upprustning och elektrifiering. Basen för detta kan vara Föreningen Blå vägen men med starkt engagemang från Region Västerbotten, Norrtåg och andra relevanta aktörer.
- Utveckla en operativ samverkan i ett "stråkråd" mellan Trafikverket, Region Västerbotten, berörda kommuner, Norrtåg och tågoperatörer, för kort- och långsiktig planering av banans underhåll och utveckling. En sådan samverkan ökar möjligheterna att kunna utnyttja särskilda medel ut nationella transportplanen, regional transportplan och eventuell extern medfinansiering från t.ex. regionala fonden.
- Bevaka att Trafikverket uppdaterar tidigare genomförd samhällsekonomisk bedömning med nya CO₂-värden och uppdaterade gods- och persontrafikprognoser. Komplettera denna med en samhällsekonomisk bedömning även för sträckan Lycksele-Storuman.



Dieseltåget Itino Y31 vid Lycksele station (Foto: Gustav Malmqvist)

Inledning

Syftet med förstudien är att utreda vad som kan göras för att få till stånd en elektrifiering av järnvägssträckan Hällnäs-Lycksele-Storuman och i övrigt förbättra denna järnväg för både persontrafik och godstrafik. Vidare ska förstudien kunna fungera som underlag för lokala, regional och nationella beslut om Tvärbanan och dess trafik. Den ska belysa de nyttor som uppnås med en elektrifiering för både person- och godstrafiken, men också konsekvenserna av att banan inte är elektrifierad.

Mål

Det övergripande målet är att hela den så kallade "Tvärbanan Hällnäs-Storuman" ska elektrifieras. Förstudien behandlar också vad som kan göras för att öka efterfrågan på passagerartrafik och godstransporter. Med en ökad efterfrågan och identifierade nyttor för befolkningen, besöksnäringen, småföretag och större industrier ökar också möjligheterna att denna bana kan prioriteras i den nationella och regionala transportplaneringen. Det kan handla om successiva förbättringar av kringliggande infrastruktur, logistik, trafikeringen, anslutande tjänster och andra utvecklingsmöjligheter.

Det normala är att järnvägsinfrastruktur bekostas av regering och riksdag via den 12-åriga Nationella Transportplanen (NTP) och årliga anslag i statsbudgeten. Det förekommer dock att planerade åtgärder kan tidigareläggas, genom förskottering eller alternativa finansieringsupplägg. Relativt nyliga exempel är byggandet av Botniabanan och användaravgifter på Sundsvallsbron. Förstudien belyser översiktligt finansieringsmöjligheter för elektrifieringen och andra åtgärder för banan.

Förstudien lämnar ett antal rekommendationer riktade till olika aktörer, lokalt, regionalt och nationellt. Vi lämnar också förslag på kompletterande projekt för att förbereda och underlätta utvecklingen av denna järnvägssträcka. Dessa kan etableras med stöd av EU:s Regionala fond eller andra finansieringskällor. Däremot presenteras inte någon realistisk alternativ finansiering av själva elektrifieringen, som bör bekostas av staten. Det är också den uppfattning som framförts av Sveriges Kommuner och Regioner (tidigare SKL).¹

Syfte

Det övergripande syftet med förstudien är *att skapa förutsättningar för ett högre utnyttjande av Tvärbanan för såväl godstransporter som kollektivtrafik genom elektrifiering*. Specifikt är avsikten också att:

- Ta fram en handlingsplan som redovisar vilka underlag som behöver tas fram och vilka åtgärder som måste vidtas för att uppnå en elektrifiering av Tvärbanan.
- Studera och jämföra olika finansieringslösningar för ett så snabbt genomförande av projektet som möjligt.
- Kartlägga vad som kan göras för att underlätta elektrifiering och andra kapacitetshöjande åtgärder på hela Tvärbanan.
- Förbereda och förankra åtgärderna i ett brett partnerskap bestående av kommuner, region, nationella myndigheter och näringslivet, som också kommer att aktivt delta i förstudien.

Resultaten av förstudien ska ligga till grund för uppdaterade regionala och nationella planer samt bidra till genomförandet av investeringar på Tvärbanan. Därför avslutas förstudierapporten med ett antal förslag och rekommendationer. Dessa handlar främst om vad som kan behöva göras, men i förekommande fall också av vem, när och hur.

¹ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Ställningstagande regionala banor*

Avgränsningar

Förstudien har använt fakta från befintliga underlag och genomförda studier samt information från rundabordssamtal, workshops och samtal med nyckelpersoner. I några fall föreslår vi att det bör göras ytterligare utredningar eller pekar på behovet av förbättrade underlag. Däremot har det inte ingått i uppdraget att bearbeta och förbättra redan genomförda utredningar, eller genomföra nya detaljstudier.

Genomförande

Förstudien har bedrivits med stöd av en projektgrupp med representanter från kommunerna Lycksele, Storuman och Umeå, Region Västerbotten, Norrtåg AB, Företagarna Västerbotten samt Västerbottens Handelskammare. Styrgrupp har varit Föreningen Blå vägens politiska styrelse, med representanter för de fem medlemskommunerna. För regelbundna kontakter med beställaren har Peter Molin och Linda Algotsson, vid Lycksele kommun, fungerat som ledningsgrupp tillsammans med utförande konsulter.

Samverkan och dialog har, förutom med ovanstående nyckelaktörer, skett med ett stort antal andra relevanta aktörer såsom Trafikverket, Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, SCA Skog AB, NLC Storuman och Inlandståg AB. Intervjuer och samtal har dessutom genomförts med ett antal nyckelpersoner i berörda kommuner, Region Västerbotten, företag och myndigheter.

En workshop om godstransporter genomfördes den 2 oktober i Storuman och ett rundabordssamtal om kollektivtrafik den 23 oktober i Lycksele. En workshop om besöksnäringen planerades till den 15 maj, men fick ställas in på grund av för lågt deltagande. Vi har därför hanterat besöksnäringsspektivet genom individuella samtal och intervjuer och faktainsamling.

Fakta har inhämtats från tidigare genomförda utredningar och en stor mängd relevanta dokument. Se referenslista.



Vindelforsarna (Foto: Gustav Malmqvist)

Bakgrund och nuläge

Tvärbanan Hällnäs-Lycksele-Storuman, eller bandel 152 som den formellt heter, är i stort behov av upprustning. Den 167 km långa banan har bitvis dålig standard eftersom den består av gamla skarvspår och varierande kvalitet på banvallen. Det är endast på korta sträckor mellan Hällnäs-Lycksele som man kan köra 90 km/tim med tågen. Framförallt är den inte elektrifierad vilket medför högre kostnader och andra negativa konsekvenser för både persontrafiken som går mellan Umeå-Lycksele och den ökande godstrafiken på hela banan.

Persontrafik bedrivs sedan 2011 av Norrtåg AB med ett dieseldrivet motorvagnståg mellan Umeå Östra och Lycksele med fyra dubbelturer per dag.,

Godstrafik i form av timmertransporter bedrivs av bland andra Hector Rail som har ett 10-årigt avtal med SCA. Sedan oktober 2019 kör Inlandståg AB tre dubbelturer per vecka, med skogsråvara också med SCA som kund, men med möjlighet att lasta även annat gods. Green Cargo kör skogsråvara på söndagar och varannan lördag åt Domsjö Fiber i Örnsköldsvik .

I förslaget till Nationell Transportplan 2018-2029 var en elektrifiering av halva sträckan, Hällnäs-Lycksele, medtagen som förslag i det så kallade + 10 %-alternativet.² Förslaget hade förberetts av Trafikverket i en Åtgärdsvalsstudie (ÅVS 2017) och en Funktionsutredning (FU 2016) för hela sträckan, samt en Samhällsekonomisk bedömning (SEB 2017) av sträckan Hällnäs-Lycksele.

Historik

Järnvägen Hällnäs-Storuman, som i dagligt tal kallas Tvärbanan (vilket inte är ett officiellt namn), byggdes som en av flera tvärbanor för att förbinda Inlandsbanan med Stambanan genom Övre Norrland. De andra tvärbanorna med motsvarande funktion är Forsmo-Hoting och Jörn-Arvidsjaur. Den sistnämnda är inte längre i drift. Järnvägen mellan Hällnäs och Storuman byggdes i etapper och den första sträckan Hällnäs-Lycksele var klar 1924 och Lycksele-Storuman invigdes 1930. Storuman hade då förbindelse söderut mot Östersund och norrut mot Sorsele, men hela Inlandsbanan stod inte klar förrän 1937.

Persontrafik bedrevs från 1924 mellan Hällnäs-Lycksele och från 1930 på hela banan. 1992 lades persontrafiken på Lycksele-Storuman ned och 1995 lades den ner på Hällnäs-Lycksele. När Norrtåg AB hade bildats togs trafiken upp igen mellan Umeå Östra-Lycksele år 2011. Denna trafik har stor betydelse även för mellanliggande stationer och beskrivs mer i avsnittet *Kollektivtrafik och pendling*.

Genomförda utredningar

En stor mängd utredningar har gjorts genom åren i takt med att banans betydelse har ökat. Några utredningar genomfördes under 00-talet dels för att förbättra förutsättningarna för godstrafiken och dels för att förbereda starten av persontrafiken 2011.

- Funktionsutredning Sidobanan Hällnäs-Lycksele-(Storuman), Persontrafikåtgärder för enkelt avhjälpna hinder och förbättrad stationsmiljö, Banverket 2009-06-16
- Funktionsutredning, Beslutsunderlag för trafikökning på sträckan Hällnäs-Lycksele, Banverket 2009-05-29
- Funktionsutredning, Beslutsunderlag för trafikökning på sträckan Lycksele-Storuman, Banverket 2009-10-07

² Lista på åtgärder som kunde genomföras om riksdagen skulle besluta om en ökning av den ekonomiska ramen med 10 %.

Dessa studier syftade till att ge förslag på lösningar för att bygga om befintlig anläggning för att möjliggöra mer trafik på banan. Några åtgärder har genomförts men många är fortfarande önskemål som kan och bör konkretiseras och genomföras. Bland annat undersöktes vad som kan göras för att höja hastigheten på sträckan Hällnäs-Lycksele för att minska restiden från 56 minuter till 43 minuter, och på sträckan Lycksele-Storuman från 92 minuter till 69 minuter. Restiden kan minskas ytterligare med helsvetsad räls, som tillåter hastigheter över 100 km/tim, men det har inte specifikt studerats i ovanstående utredningar. Bland de hastighets- och säkerhetshöjande åtgärder som föreslogs var också att minska antalet oönskade plankorsningar och utföra siktröjningar. Vi har inte i detalj följt upp vilka av de föreslagna åtgärderna som faktiskt genomförts, men flera av dem har aktualiserats på nytt i Trafikverkets ÅVS 2017.

De senaste åren, när behovet av elektrifiering och kapacitetsökning på Tvärbanan har framstått som än mer angeläget, har flera utredningar gjorts som översiktligt beskrivs i följande avsnitt.

Åtgärdsvalsstudie Tvärstråket, Tvärinfraprojektet 2013

Denna studie genomfördes som en aktivitet i Tvärinfraprojektet, i samverkan med berörda kommuner, Region Västerbotten, Trafikverket och ett antal företag och myndigheter. Studien finansierades av Region Västerbotten. Den beskriver planerade investeringar och satsningar relaterade till bland annat skog, mineral, industri och besöksnäring och den påverkan dessa kan få på trafikering och transportsystemet i öst-västlig riktning genom Västerbotten. ÅVS:en behandlade samtliga trafikslag - väg, järnväg och flyg, samt hamnar och terminaler. 27 åtgärder identifierades för fortsatta studier. Av dessa ansåg man att fem var viktigast att gå vidare med:

- Råvaruterminal och överlämningsbangård i Lycksele
- Flytt av driftplatsgräns Lycksele
- Införande av ERTMS, istället för dagens System M.
- Tågmötesplats i Åmsele
- Elektrifiering av stråket

Trafikverket har på olika sätt arbetat vidare med samtliga dessa förslag. Nuläget är:

- SCA har byggt ut sin egen virkesterminal i Lycksele och frågan om en överlämningsbangård/kombiterminal är för närvarande vilande.
- Driftplatsgränsen som idag ligger vid Lycksele station innebär att godståg som ska in och ut från timmerterminalen och andra industrispår spärrar hela sträckan mellan Lycksele och Åmsele för trafik. Åtgärden skulle ha stor betydelse men Trafikverket avvaktar eftersom nytt signalställverk behövs till en kostnad av c:a 120 MSEK.
- Införande av ERTMS finns med i Trafikverkets implementeringsplan till c:a 2035. Normalt ska. enl. Trafikverkets regler, ERTMS införas vid alla större ombyggnationer eller nybyggnationer. Det innebär att ERTMS skulle kunna införas samtidigt med elektrifiering. ATC är knappast aktuellt som en övergångslösning.
- Mötesstation i Åmsele blev klar under hösten 2019, och kommer att ha stor betydelse för kapaciteten och minskad konkurrens om tåglägen mellan godstrafik och persontrafik. Den är dock inte beaktad i nuvarande tidtabeller (T20).
- Elektrifiering av bansträckan har vidare utretts i en funktionsutredning 2016 och en åtgärdsvalsstudie 2017, se nedan.

Funktionsutredning Hällnäs – Storuman, elektrifiering 2016

Syftet med denna utredning var att utreda åtgärder och kostnader för att elektrifiera sträckan Hällnäs-Storuman, samt att utreda möjligheter att genomföra detta i etapper. Skälen för utredningen var förväntade ökningar av såväl gods- som persontrafiken, som påtalas i ÅVS Tvärstråket 2013. Genom en elektrifiering av sträckan skapas möjligheter för utökad trafik. Införande av ERTMS och fler mötesstationer skulle också ha en kapacitetshöjande effekt.

Funktionsutredningen (FU) utredde fem olika alternativ för elektrifiering av bandel 152 mellan Hällnäs och Storuman, varav två var en äldre typ av elektrifiering (BT-system) som valdes bort. De tre återstående var:

- Utredningsalternativ UA1 (AT-system, elektrifiering enbart Hällnäs-Lycksele), kostnad 163 Mkr.
- Utredningsalternativ UA2 (AT-system, elektrifiering hela banan uppdelat på två etapper+ omformarstation norr om Lycksele), kostnad 438 Mkr.
- Utredningsalternativ UA3 (AT-system, elektrifiering hela banan uppdelat på två etapper + ny transformatorstation och 132 kV), kostnad 576 Mkr.

Av bedömda kostnader för UA2 och UA3 är kostnaden för elektrifieringen av Lycksele-Storuman 222 Mkr i båda fallen och för Hällnäs-Lycksele 163 Mkr. Överskjutande kostnad 70-200 Mkr, handlar om kraftförsörjningen som är mer kostnadskrävande vid elektrifiering av hela sträckan. Vid ett beslut om UA2 eller UA3 tas denna kostnad redan vid den första etappen Hällnäs-Lycksele.

Trafikverket förordade Utredningsalternativ UA1 men påpekade ”att den efterfrågade kapaciteten och tillgängligheten i transportsystemet på bandel 152 uppnås inte förrän hela sträckan är elektrifierad”. Kostnaderna för elektrifieringen påverkas av hur man ordnar kraftförsörjningen. För endast Hällnäs-Lycksele kan elströmmen ledas från stambanan, men för Lycksele-Storuman krävs troligen en omformarstation norr om Lycksele. Byggtiden för elektrifieringen beräknas till drygt fyra år för Hällnäs-Lycksele och om man gör hela elektrifieringen på en gång är byggtiden drygt fem år. Man får en del synergieffekter både vad gäller tid och kostnader om hela elektrifiering görs samtidigt. Funktionsutredningen rekommenderade bland annat följande steg för fortsatt arbete med banan:

- Om ett av alternativen aktualiseras måste beslut tas om hela sträckan ska elektrifieras i ett stycke eller om elektrifiering ska delas upp i etapper.
- Utreda behov av ny helsvetsad räl då skarvförbindningar enligt utredningen kommer att bli en stor kostnad samt en risk i elanläggningen.
- Utreda kapacitetsutnyttjandet med ny mötesstation mellan Lycksele och Åmsele (som blev klar 2019).
- Utreda behov av alla nuvarande vägövergångar och vilka som eventuellt kan slopas/slås samman. (Finns med som en del i ÅVS 2017)

I underlaget till Nationell Transportplan 2018-2029 (NTP) ingick delsträckan Hällnäs-Lycksele i det så kallade + 10 %-alternativet. Den kostnadsberäknades då till 255 Mkr med ett osäkerhetsintervall på 179-332 Mkr.

Trafikverkets Åtgärdsvalsstudie och Samhällsekonomisk bedömning

Åtgärdsvalsstudie 2017

Syftet med denna "Åtgärdsvalsstudie – Tvärbanan Hällnäs-Storuman, kapacitetshöjande åtgärder" var att föreslå åtgärder för att förbättra förutsättningarna för både gods- och persontrafiken, inklusive kortare restider och ett ökat utbud av persontrafik. Denna ÅVS genomfördes under 2016 och 2017 och fastställdes i augusti 2017. Den verkar inte därefter ha kommunicerats till berörda kommuner, regionen och andra aktörer, trots att den behandlar påtagliga förbättringar av banan. Detta kan möjligen bero på att den fastställdes precis under, eller strax efter, remissbehandlingen av förslaget till NTP.

Studien kartlade en stor mängd möjliga åtgärder sorterade efter fyrstegsprincipen, och med en bedömning av effekter och kostnader (låg <10 Mkr, medel 10-50 Mkr, hög >50 mkr). Dessa redovisas i bilaga 1 och kan utgöra underlag för fortsatt planering av åtgärder.

Åtgärdsvalsstudien föreslog därefter fyra olika "paket" med de viktigaste åtgärder som kan bidra till påtagliga förbättringar:

1. Ökad kapacitet söder om Lycksele (150-200 Mkr)
 - a. Byte av trafikledningssystem från manuellt till fjärrstyrning
 - b. Nya mellanblocksignaler Lycksele-Hällnäs
 - c. Flytt av Lycksele infartssignal vilket minskar godstågens blockering av banan, vilket förutsätter utbyte av befintligt signalställverk i Lycksele
2. Ökad kapacitet norr om Lycksele (40-50 Mkr)
 - a. Uppgradering av linjeplats Kattisavan till mötesstation
 - b. Utbyte av växlar i Kattisavan
3. Ökad trafiksäkerhet (12-16 Mkr)
 - a. Ta fram en genomförandeplan för åtgärder av plankorsningar.
 - b. Information till allmänheten om risker vid vistelse nära spår
 - c. Uppsättning av viltstängsel
4. Minskad klimatpåverkan (685-735 Mkr)
 - a. Elektrifiering Lycksele-Hällnäs (250 Mkr)
 - b. Elektrifiering Storuman-Lycksele (460 Mkr)

Vi har i denna förstudie haft möten med Trafikverket och andra nyckelpersoner, för att följa upp denna ÅVS, och vad som i övrigt kan bidra till förbättringar.

Paket 1: Nya mellanblocksignaler skulle innebära att flera tåg samtidigt kan befinna sig på banan mellan Åmsele och Lycksele (i samma riktning). Idag är det bara ett åt gången.

Hela banan spärras också när godståg ska köra mellan Lycksele bangård och Lycksele timmerterminal, trots att det är en mycket kort sträcka. Lösningen är att flytta infartssignalen, men detta förutsätter ett dyrt utbyte av signalställverk (c:a 120 Mkr).

Ett förslag vi fått i förstudien är att skynda på införandet av ERTMS för då behövs inte detta ställverk. Införandet av ERTMS på denna bana är planerad i tidsperioden 2030-2035. ERTMS finns med i ÅVS bruttolista med bedömningen att kostnaden är hög.

Paket 2: Både SCA och NLC Storuman föreslår att man bör bygga en mötesstation på den 10 mil långa sträckan Lycksele-Storuman. Det är en förutsättning för att kunna öka antalet tåg på denna sträcka. Trafikverket presenterar i ÅVS tre alternativ för mötesstation på sträckan, Kattisavan, Gunnarn och Åskilje. Av dessa är Kattisavan bedömd vara mest kostnadseffektiv, men avståndet till Lycksele är endast 3 mil. Åskilje är avståndsmässigt mycket bättre men Trafikverkets uppfattning är att det är dyrt eftersom där inte finns någon linjeplats idag. NLC Storuman föreslår mötesstation i Åskilje som är den mest optimala placeringen. NLOC Storuman hävdar att den behöver inte bli så dyr som Trafikverket uppskattar eftersom det tidigare har funnits en station där.

Paket 3: Detta paket föreslår endast att ta fram en plan för åtgärder vid plankorsningar, och ett genomförande av åtgärderna, införande av planskildhet eller signaler på några korsningar kostar betydligt mer, beroende på omfattning. För ett antal sträckor med plankorsningar kan det betyda att tågen inte behöver sänka hastigheten vilket kan förkorta restiderna.

Paket 4: Trafikverket föreslår i ÅVS att man går vidare med elektrifiering av Hällnäs-Lycksele och att nästa steg är att ta fram en järnvägsplan, vilket pågår under 2019. Man föreslår också att detta kombineras med paket 1 som innebär kapacitetshöjande åtgärder i Lycksele. Enligt Trafikverket överväger man att i samband med elektrifieringen att göra åtgärder på banöverbyggnaden och utbyte till helsvetsad räls, vilket kan genomföras som en underhållsåtgärd. Detta möjliggör hastigheter över 100 km/tim på delar av banan och minskning av restiderna. Om man inte byter rälsen måste man förbinda varje rälssektion med elektrisk ledning.

Samhällsekonomisk bedömning 2017

En förenklad samhällsekonomisk bedömning (SEB) initierades av arbetet med ÅVS och fungerar som bilaga till denna, för paket 4, det vill säga elektrifiering. SEB omfattar endast bandelen Hällnäs-Lycksele, eftersom det är den etappen som Trafikverket föreslår ska genomföras först. Det alternativ som man räknat på i ÅVS är UA1 i Funktionsutredningen vilket innebär elektrifiering med kraftförsörjning från befintlig stambana. Däremot har man räknat med en högre kostnad, 244 Mkr i 2015-16 års prisnivå, jämfört med 163 Mkr i Funktionsutredningen. Ett antal olika kostnadsberäkningar för elektrifieringen finns i de olika utredningar, men de flesta håller sig inom beräknat intervall 179-332 Mkr.

Bland de effekter man har kvantifierat för år 2040 med hjälp av kalkylvärden (ASEK 6.0) är:

- Minskad restid persontransporter 10 800 timmar/år
- Minskad tågdriftskostnad för gods 4,2 Mkr/år
- Minskad tågdriftskostnad för Norrtåg 6,7 Mkr/år
- Minskade CO₂-utsläpp 2 963 ton/år
- Ökade kostnader för drift och underhåll 1,8 Mkr/år (idag c:a 10 Mkr).

Värdet av minskade CO₂-utsläpp beräknades till 221 Mkr för kalkyltiden 25 år, baserat på nuvarande kalkylpris 1,14 kr/kg utsläpp. Från den 1 maj 2020 kommer man att använda priset 7 kr/kg CO₂, vilket innebär att den ekonomiska klimateffekten blir avsevärt högre för elektrifieringen. Detta bygger på den nya ASEK 7.0 som kommer att offentliggöras 2020-05-01. Samma dag kommer också en ny Basprognos för beräkningar av lönsamhet mm. Det beräknade nuvärdet av utsläppen är den enskilt största posten i kalkylen, vilket innebär att en så här stor ökning av priset på CO₂ bör få ett mycket stort genomslag på nyttovärdet av elektrifiering. Det är fullt möjligt att detta gäller även på sträckan Lycksele-Storuman, vilken man inte gjort någon SEB för.

Trafikverket kommer att räkna om de flesta befintliga kalkyler för pågående projekt efter den 1 maj 2020, och är villiga att göra nya beräkningar även för genomförd SEB Hällnäs-Lycksele.

Järnvägsplaner för elektrifiering

Under 2019 har Trafikverket genomfört framtagande järnvägsplan för elektrifieringen av sträckan Hällnäs-Lycksele. Järnvägsplanen har beställts och bekostats av Region Västerbotten. Den har genomförts på det sätt som järnvägsplaner tas fram, och publika samråd genomfördes i mars 2019. Under hösten 2019 var arbetet klart, men planen kommer inte att kunna fastställas eftersom Trafikverkets regler är att en järnvägsplan inte kan formellt fastställas förrän investeringen finns medtagen i Nationella Transportplanen.

Region Västerbotten har också beställt av Trafikverket att ta fram en järnvägsplan för elektrifieringen av sträckan Lycksele-Storuman. Trafikverket har inte ännu tagit sig an detta uppdrag. Ett problem kan möjligen vara att när man tar fram underlag för en järnvägsplan så gäller detta under fem år. Därefter får man göra om arbetet, eller uppdatera det som gjorts.

Kostnader för elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs-Lycksele-Storuman

De olika utredningarna som genomförts har kommit fram till olika kostnader för elektrifieringen, men påpekar samtliga att mer noggranna beräkningar behöver göras.

Funktionsutredningen 2016

- UA1 Hällnäs-Lycksele med kraftförsörjning från stambanan 163 Mkr
- UA2 Etapp 1 Hällnäs-Lycksele inkl. kraftförsörjningslösning för hela sträckan 216 Mkr
- UA2 Etapp 2 Lycksele-Storuman 222 Mkr
- UA2 Etapp 1+2 Hela banan på en gång 438 Mkr

Samhällsekonomisk bedömning 2017

- Hällnäs-Lycksele 244 Mkr

Åtgärdsvalsstudien 2017

- Hällnäs-Lycksele 250 Mkr
- Storuman-Lycksele 460 Mkr (inkl. kraftförsörjning)

Förslag till Nationell transportplan +10 %-förslaget

- Hällnäs-Lycksele 255 Mkr. Osäkerhetsintervall 179-332 Mkr)

Uppdaterade beräkningar av Trafikverket 2017-18

Trafikverket påpekade i tidigare utredningar att mer detaljerade beräkningar behöver göras. En kvalitetssäkring av beräkningarna gjordes efter NTP-processen och denna visar:

- Hällnäs-Lycksele 360 Mkr
- Lycksele-Storuman 660 Mkr

Dessa kostnader inkluderar inte något mer än elektrifiering av banan och för Lycksele-Storuman någon av de tidigare studerade lösningarna för kraftförsörjning (troligen omformare norr om Lycksele). Beräkningarna inkluderar inte åtgärder för förflyttning av driftsplatsgräns i Lycksele så den inkluderar industrispåren. Den åtgärden skulle minska den blockering av hela banan Lycksele-Åmsele som måste göras av säkerhetsskäl när godståg behöver röra sig mellan Lycksele station och industrispåren. Den kräver dock ett byte av signalställverk som är kostnadsberäknat till 120 Mkr. Kostnaderna inkluderar heller inte standardhöjning av banan i form av rälsförhöjningar i kurvor, för att öka hastigheten, eller utbyte av räls. Trafikverket uppger att man överväger att eventuellt byta rälsen på de sämsta delarna av banan i samband med elektrifieringen. Denna åtgärd beräknas kosta c:a 435 Mkr, men kan eventuellt bekostas som underhåll.

Tre utvecklingsperspektiv för "Västerbotniabanan"

Förstudien har valt att studera den s.k. Tvärbanan ur de tre perspektiven Godstrafik, Kollektivtrafik och Besöksnäring. Det blir då naturligt att prata om hela banan mellan Umeå och Storuman, som vi föreslår bör namnges till Västerbotniabanan. Alternativen att tala om delsträckorna Hällnäs-Storuman eller Hällnäs-Lycksele respektive Lycksele-Storuman kan vara relevant endast när det handlar om banans skick och behov av åtgärder. Sträckan Hällnäs-Storuman är inte elektrifierad men utvecklingen av "Västerbotniabanan" handlar om trafiken som åtminstone går till och från Umeå, men ofta till och från andra orter, som en del i järnvägssystemet. SCA:s virkeståg från NLC Storuman och Lycksele går ofta till Östrands massafabrik utanför Sundsvall. Vårdpersonal eller patienter reser oftast mellan Umeå och Lycksele. Norrtågs trafik på sträckan är dessutom lika viktig för pendlare mellan Umeå och Vindeln, och mellanliggande orter. Utvecklingsperspektiven handlar därför om hela sträckan, även om de största fysiska problemen och därmed behov av investeringar finns mellan Hällnäs och Storuman

Godstrafik

Förstudien arrangerade i samarbete med Västerbottens handelskammare en workshop i Storuman den 2 oktober om godstrafik på Tvärbanan och elektrifiering. Det var ett 30-tal deltagare från företag och transportköpare, transportföretag, kommuner, region och övriga intresserade. Presentatörer vid mötet var Lars Noland, Logistikchef SCA Skog, Maria Cederberg, chef Inlandståg AB och Johnny Holmgren, chef NLC Storuman. Utöver resultaten av mötet i Storuman har underlag till detta avsnitt om godstrafik hämtats från en stor mängd dokument, statistik och individuella samtal med nyckelpersoner.

Nuläge

SCA Skog AB

SCA transporterar 500 000-600 000 m³ skogsråvara per år på sträckan mellan Storuman-Hällnäs, och vidare ut till industrierna vid kusten. Av denna volym kommer c:a 250 000 m³ från NLC Storuman och resten från timmerterminalen i Lycksele. SCA har nyligen övergått från Green Cargo till Hector Rail för tågdragningen. Man använder en nyutvecklad virkesvagn med fyra axlar som kan lasta 25 % mer än en konventionell vagn. Axeltrycket på dessa vagnar är c:a 18 ton. Tvärbanans bärighet på 22,5 ton är därför fullt tillräcklig. SCA:s tågsätt kan vara max 635 meter långa och lasta 2300 m³. På Tvärbanan utnyttjar man c:a 60 % av denna kapacitet (c:a 400 meter) dels för att behovet just nu inte är större och dels på grund av diesellokens begränsningar i dragkraft. De flesta tågen kör åtta vagnar från Storuman och sen kopplar man på åtta vagnar till i Lycksele.

SCA har drygt 300 tåg per år vilket innebär c:a ett tåg sex dagar per vecka. Loken som används drar 590 000 liter per år vilket ger ett CO₂-utsläpp på 1,550 ton/år. SCA ser ett stort problem med att banan inte är elektrifierad. Man vill inte bidra till så här stora utsläpp av CO₂. Dessutom är dieselloken inte lika driftssäkra. Dragkraft och acceleration är sämre. Andra problem för SCA är konkurrens om tåglägen med Norrtåg mellan Lycksele-Hällnäs. Den nya mötesplatsen i Åmsele kan innebära en viss lättnad, men det kommer att behövas en mötesstation även mellan Lycksele-Storuman, för att kunna öka trafiken i framtiden.

SCA har flera högt prioriterade önskemål på infrastrukturen i norra Sverige och Tvärbanan - Hällnäs-Storuman är ett av dem. Andra är de övriga tvärbanorna, Mittbanan och järnvägsinfrastrukturen i anslutning till fabrikerna i Sundsvall.

Inlandståg AB

Inlandståg AB kör säsongsbaserad persontrafik på Inlandsbanan både sommar och vinter och godstrafik året runt, på uppdrag av flera kunder. Man samarbetar med ett antal andra bolag såsom Green Cargo, Hector Rail och Snälltåget. SCA är Inlandstågs största kund. På Inlandsbanan har man kört i huvudsak systemtåg (ett tåg/en kund). Från oktober 2019 kör man godståg på Tvärbanan mellan Storuman och Umeå, med timmer/massaved och SCA som huvudsakligt gods. Malm kan köra 4-16 vagnar och upp till 800 ton per tur. Dessa tåg körs från början tre dagar per vecka men planen är att utöka dessa redan under 2020 till fem dagar per vecka. Körtiden mellan Storuman-Umeå är 4-5 tim, och avsikten är att det ska vara möjligt att under denna tid stanna i Lycksele för av/pålastning av övrigt gods.

När man planerade för det nya godståget mellan Storuman-Umeå, var ett av de största problemen att få lämpliga tåglägen. De man fått idag fungerar inte bra vad gäller arbetstidsregler för lokförare, men man hoppas kunna få en förbättring i T21 tack vare mötesplatsen i Åmsele.

Merparten av volymen på dessa tåg är in-tecknad för SCA, men med god möjlighet att lasta mer gods av olika typer, för olika kunder. I nuläget är denna möjlighet begränsad på grund av att tidtabellen är styrd av s.k. ad-hoc-tåglägen.

Inlandstågs fordonsflotta för persontrafik drivs med miljövänlig HVO. Godstågen använder antingen HVO eller diesel beroende på avtal med kund. Inlandståg har också investerat i elektiska lok för transporter på sträckor som är elektrifierade. Inlandsbanan är generellt positiv till att Tvärbanan elektrifieras, och att när så är möjligt bör transporterna ske med elektriska lok. Därför är inriktningen att transporterna för SCA kan ske med HVO/diesel om de är korta. I de fall Inlandståg har transporter för SCA ända ner till Sundsvall är avsikten att byta till el-lok i Vännäs.



Timmertransport på Tvärbanan till Domsjö fiber (Foto: Green Cargo)

NLC Storuman

Terminalen har utvecklats kontinuerligt sedan 2012. Just nu byggs ett triangelspår till Inlandsbanan söderut, med stöd av EU:s regionala fond, som kommer att öka flexibiliteten. Volymen skogsråvara som hanteras per år är c:a 300 000 m³ och man har förutom SCA även Domsjö Fiber, Norrskog, Svevia, Kosangas och Inlandsbanan som kunder.

I Storuman med omnejd finns ett antal producerande företag som skulle kunna skicka sitt gods med järnväg men hittills har den inte kunnat konkurrera med lastbilstrafiken. Till en del beror detta på att tjänster och infrastruktur för detta inte har utvecklats. Det behövs speditörer som använder järnvägen som en del av sina upplägg, och det behövs förbättrad infrastruktur för omlastning. NLC Storuman har i ett projekt nyligen inventerat intresset för järnvägstrafiken hos ett stort antal företag i olika branscher. Idag kör Inlandståg gasvagnar i retur från Umeå. Andra skrymmande godstyper som kan vara aktuella är sopor, skrot, armeringsjärn, insatsvaror till industrier och mineraler.

NLC Storuman, har en stor potential att utvecklas vad gäller omlastning för flera godstyper mellan lastbil och järnväg. Den kan därmed spela en stor roll för att minska CO₂-utsläpp i E12-stråket och öka trafiksäkerheten genom en minskning av antalet långtradare. Terminalen kan fungera som ett transportnav både mellan Inlandsbanan och järnvägen Storuman-Umeå, men också som omlastningspunkt för transporter mellan lastbil och järnväg till och från Norge.



Översiktsbild på NLC Storuman terminalen (© NLC Storuman)

Utveckling av godstrafiken på Västerbotniabanan

Elektrifiering för klimatet och ökad trafiksäkerhet

Det pågår just nu en elektrifieringstrend inom transportsektorn, framförallt för att minska CO₂-utsläpp och minska sektorns klimatpåverkan. Det är visserligen mycket fokus på implementering av laddstationer för personbilar, men försök pågår också med elvägar och batteridrift av tyngre transporter. Även om forskning och utveckling för minskade utsläpp är viktig för alla trafikslag, är det dock lätt att konstatera att det första man borde göra är att elektrifiera de järnvägssträckor som är viktiga för industrin och för kollektivtrafik.

30 % av de svenska järnvägssystemet är inte ännu elektrifierat. En del av de sträckor som saknar elektrifiering är kortare industrispår och en del banor används inte. På sträckan Hällnäs-Storuman förutses på kort sikt avsevärt ökande godsvolymer och ökad turtäthet för persontrafiken. Det finns också en stor potential för överflyttning av gods från väg E12 till järnvägen. Det finns både starka miljöskäl och trafiksäkerhetsskäl att elektrifiera banan så snart som möjligt. I den nationella godsstrategin (NGS) som regeringen beslutade 2018 säger man:

” Järnvägen är redan i hög grad elektrifierad. För att säkerställa att järnvägsnätet kan trafikeras med längre, tyngre och större tåg behöver även kapaciteten i elkraftsystemet byggas ut. Elektrifiering av resterande järnväg bör fortsätta, särskilt i anslutning till industrier och hamnar i de fall det är samhällsekonomiskt motiverat.”³

Kapacitetshöjande åtgärder

Att inte Tvärbanan är elektrifierad skapar problem för godstrafiken. Men det finns också andra orsaker till problem. Det manuella tågledningssystemet, och bristen på mötesplatser, leder till att varje tåg blockerar bandelarna under lång tid. Ett tåg tur och retur mellan Storuman och Lycksele blockerar denna bana under mer än tre timmar. Det innebär att när Inlandståg nu börjat köra sina tåg tre dagar i veckan är kapaciteten ansträngd dagtid trots att det handlar om relativt få tåg. Den nya mötesstationen i Åmsele kan ha stor betydelse för trafiken mellan Hällnäs och Lycksele, framförallt vad gäller konkurrensen med persontrafiken om kapacitet. Om trafiken ökar på sträckan Storuman-Lycksele kan det behövas en mötesplats även där.

Industriell expansion och ökade godsmängder ger starkare argument

Det sker för närvarande en kraftig expansion av produktionen vid skogsindustrierna i norra Sverige. SCA har nyligen genomfört den största industriella investeringen i Sverige sedan 40-talet värd 8 Miljarder SEK, vid Östrands massafabrik. Produktionen av pappersmassa har mer än fördubblats från c:a 400 000 ton/år till 950 000 ton/år. En stor del av massaveden till Östrand kommer från Västerbottens inland, och en del av transporten sker på järnvägen Storuman-Hällnäs.

Under hösten 2019 har SCA beslutat om en nästan lika stor investering, 7,5 Mdr SEK, vid Obbola pappersbruk söder om Umeå. Produktionen av förpackningspapper (kraftliner) ska öka från nuvarande 450 000 ton/år till 750 000 ton. Obbolafabriken blir därmed lika stor som Europas nuvarande största producent av kraftliner, Smurfit Kappa i Piteå. Båda dessa fabriker får en stor del av sin råvara från Västerbottens inland till en del via Tvärbanan Storuman-Hällnäs. Förutom investeringarna i massaindustrin ökar SCA produktionen även vid Tunadals sågverk i Sundsvall och Bollstasågen i Kramfors, som båda hör till Sveriges största sågverk.

³ Nationell Godsstrategi s. 46



Obbola pappersbruk utanför Umeå (Foto: Bergslagsbild, © SCA)

Sammantaget finns det en rad starka argument för kapacitetshöjande åtgärder och elektrifiering av banan, inte minst den industriella expansionen. Den sker just nu och de närmaste åren, men åtgärder i järnvägsinfrastrukturen tar som regel avsevärd tid. Det innebär att det finns en risk att avsevärda volymer skogsråvara måste transporteras längre sträckor med lastbil, den dag det inte går att öka volymerna på banan mer. Det är ett av de starkaste argumenten för att banan måste elektrifieras och kapacitetsförbättras, så snart som möjligt. Men fram tills elektrifieringen kommer till stånd finns det inget som hindrar att banan fylls med fler tåg, vilket är vad som nu sker bl.a. med Inlandstågs nya trafikering med tre tåg per vecka. Däremot kommer kapaciteten inom en nära framtid inte att räcka till, och flera åtgärder behövs både i form av elektrifiering, mötesplatser och andra kapacitetshöjande åtgärder.

Här finns en parallell till arbetet med satsningen på en ny färja mellan Umeå och Vasa. Där har man under ett antal år kört med en äldre renoverad färja och kämpat för en ny, modern färja. Samtidigt har man målmedvetet arbetat för att öka antalet resande och mängden gods på den nuvarande färjan, vilket har lyckats. Denna ökning av resande och gods var ett starkt argument för att investera i en ny färja. Denna har nu börjat byggas och kommer att sättas i trafik 2021. På samma sätt är det viktigt med mer gods på Tvärbanan, vilket NLC Storuman med flera arbetar målmedvetet för som en del av utvecklingen av hållbara transporter från och till Västerbottens inland, vilket också stärker argumenten för elektrifiering och andra åtgärder.

Frågeställningar och analys

Vilka är konsekvenserna idag av att banan inte är elektrifierad?

- Skogsindustrierna har avsevärt högre kostnader för järnvägstransporterna av råvara från Västerbottens inland än från andra landsdelar där det finns elektrifierad järnväg.
- SCA har beräknat att deras tåg med skogsråvara från Storuman och Hällnäs förbrukar 590 000 liter diesel per år vilket orsakar 1,5 Miljoner kg CO₂ utsläpp.
- Hector Rail och andra transportörer av gods byter lok oftast i Vännäs, vilket är omständligt, eller så kör de en längre sträcka än nödvändigt med diesellok.
- Diesellok har sämre dragkraft och acceleration och är inte lika driftssäkra som elektriska lok.

Vilka fördelar uppnås med elektrifiering?

- Elloks högre dragkraft ger lägre kostnader genom möjligheten att transportera mer gods per tågsätt (22 vagnar istället för 13 med diesellok).
- Ökad konkurrenskraft för järnvägstransporter från och till Västerbottens inland.
- Något högre medelhastighet eftersom elfordon har bättre acceleration än dieselfordon.
- Med en elektrifiering av sträckan behövs inget byte från diesel till ellok, som idag görs i Vännäs, för vidare transport norrut och söderut.
- Planerad investering för att underlätta lokbyten i Hällnäs till en uppskattad kostnad på 50 MSEK kan elimineras, och dessa medel kan istället bidra till finansiering av elektrifieringen av den första etappen.
- Minskade utsläpp, mer överföring från väg till järnväg och minskat slitage på vägarna, och ökad trafiksäkerhet på väg E12.

Vad kan göras redan idag, trots att banan inte är elektrifierad?

- NLC Storuman arbetar målmedvetet för att öka mängden gods på tåg till och från Storuman. Däremot har varken Green Cargo eller Hector Rail varit intresserade att komplettera virkestågen med transporter av annat gods.
- Inlandstågs nya turer öppnar upp för komplettering med annat gods. Redan från start körs skogsråvara söderut och gasolvagnar på vägen tillbaka till Storuman. Inlandståg har öppnat upp för kunder att beställa transporter med dessa tåg, och har fasta priser per vagn med mängdrabatt ju fler vagnar man beställer.
- Befintliga eller nya speditörer behöver agera för att sälja kapacitet på de tåg som går, och skapa underlag för fler tåg. SCA, transportföretagen eller NLC Storuman kan inte hantera detta, förutom att Inlandsbanan AB säljer egen kapacitet.
- Mer kreativitet bland logistikföretagen och transportföretagen skulle kunna skapa möjligheter för samlastning av gods till och från södra Sverige, och transitgods mellan Norge, Sverige och Finland. Meyership i Mo i Rana är intresserade av detta.
- Det transporteras stora mängder flis med lastbil från inlandet till kusten, med stora konsekvenser för både miljön och trafiksäkerheten. Dessa transporter skulle kunna ske med tåg på Tvärbanan.
- Det finns ett antal tillverkande företag i Lycksele och Storuman med omnejd, som har behov av insatsvaror söderifrån, t.ex. stålplåt, som med rätt logistikupplägg skulle kunna transporteras med järnväg. I den andra riktningen kan skrymmande färdigprodukter transporteras, t.ex. vägtrummor och husmoduler. Företagen påtalar dock bristen på bra omlastningsmöjligheter i Lycksele.
- Det finns ett antal gruvor i inlandet, och fler projekteras. Tunga transporter till och från dem kan ske på järnvägen. Dock har utvecklingen av gruvorna inte gått lika snabbt som man ursprungligen räknade med.

Kollektivtrafik och pendling

Förstudien arrangerade ett rundabordssamtal om kollektivtrafik och andra personresor på Tvärbanan i Lycksele den 23 oktober med drygt 20 inbjudna deltagare. Dessa representerade ett antal kommuner, Region Västerbotten, kollektivtrafikmyndigheten, länstrafiken, Företagarna, Handelskammaren, BioFuel Region och Norrtåg.

Presentatörer vid mötet var Heidi Thörnberg, Region Västerbotten och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten (RKM), Bianca Byring och Karolina Filipsson, båda Region Västerbotten, , Ingela Bottke, projektet Hållbara arbetsresor, Peter Berggren, Närsjukvården Södra Lappland samt Joakim Berg, Norrtåg AB.

Utöver resultaten av mötet i Lycksele har underlag till detta avsnitt hämtats från en stor mängd dokument, statistik och individuella samtal med nyckelpersoner, både före och efter mötet. Rundabordssamtalen styrdes av ett antal frågeställningar som redovisas nedan.

Nuläge

Norrtågstrafiken

Persontrafiken mellan Umeå och Lycksele startade år 2011 och omfattar nu fyra dubbelturer per dag M-F. På helgerna är det en morgontur från Lycksele på lördag och söndagar en dubbeltur Umeå-Lycksele samt en sen kvällstur tillbaka till Lycksele. Under helgerna görs service och underhåll på tågfordonet, eftersom det oftast inte finns något reservtåg. Första turen på vardagar lämnar Lycksele 5.53 och anländer till Umeå Östra 7.45. Sista turen från Umeå Östra avgår 21.55 och ankommer till Lycksele 23.52.

Trafiken är anpassad för pendling från inlandet till Umeå och inte tvärtom. Den första förmiddagsturen går från Umeå Östra 7.57 och anländer till Lycksele 9.47, vilket av många framförs som ett stort problem. Man vill ha en tidig morgontur från Umeå till Lycksele, men detta begränsas av att det bara finns ett fordon. Restiderna Umeå Östra-Lycksele varierar i båda riktningarna mellan 1 tim 47 min och 2 tim 2 min. En tur per dag i vardera riktning innebär tågbyte i Vännäs. På sträckan Umeå C-Lycksele t.o.r. skiljer restiderna jämfört med Buss 31 med c:a 5 min. Vissa turer från Lycksele till Umeå går snabbare än bussen medan resan från Umeå till Lycksele med tåg oftast tar ungefär 5 min. längre tid.

Motorvagnen Itino Y31 (MV3), som används idag har haft återkommande driftsproblem. Förutom att det varit en del rent tekniska fel så utsätts den för ett högt slitage. Det normala är att ett tåg av denna typ går max 250 000 km per år, men detta tåg är schemalagt för att gå 335 000 km årligen. På grund av tekniska problem och avbrott går det dock inte så mycket. 2018 var det 25 % av turerna som ersattes med buss vilket innebär att det i praktiken har gått drygt 250 000 km. En tänkbar bidragande orsak till slitage är att en del av banan bitvis är ojämn och kurvig samt att tågtypen inte är optimal för vinterförhållanden.

Regelbunden underhållsservice utförs på vagnsverkstaden i Umeå lördag-söndag, vilket gör att det inte går att ha någon helgtrafik. Euromaint som utför servicen måste kunna tillhandahålla ett par tekniker som är särskilt utbildade på denna fordonstyp och de måste hålla ett lager med de vanligaste reservdelarna endast för denna enda vagn. För Norrtågs övriga tre tågtyper kan man hålla ett lager för ett större antal fordon. Detta gör att driften av denna linje är avsevärt dyrare än övriga tåglinjer. Man räknar med att denna tågtyp sammantaget har mer än tre gånger så höga driftskostnader som konventionella elektriska tågsätt. Norrtåg har dock inte gjort någon detaljerad jämförande kostnadsutvärdering.



Itino Y31, vid Umeå Central (Foto: Michael Erhardsson © Mostphotos AB)

Förhållandet för trafiken på banan har dock förbättrats under 2019, då Norrtåg har fått möjlighet att disponera ett av Transitios reservtåg ("Anders Håkansson") av samma typ. Detta kan användas när det inte behövs i andra delar av landet och Norrtåg betalar endast för den tid det ersätter det ordinarie tågsättet. Det har dock varit en del tekniska problem även med detta fordon. I den senaste statistiken för oktober 2019 har regulariteten (andelen turer som går som planerat) ökat från 71% i genomsnitt första delen av 2019 till 93 % vilket kan tillskrivas användningen av reservtåget.

Resandet Umeå-Lycksele

De flesta avgångar på Norrtågs linje Umeå-Lycksele har sju hållplatser: Umeå Östra, Umeå C, Vännäsby, Tvärålund, Vindeln, Hällnäs och Lycksele. En av avgångarna stannar även för tågbyte i Vännäs C.

Norrtågs uppföljning av de 9 första månaderna 2019 visar att av totalt knappt 54 000 resande så är det 76 % som reser mellan Umeå och Vindeln och mellanliggande orter. Resterande 24 % reser till eller från Lycksele och av dessa är det 60 % som åker hela vägen mellan Lycksele och Umeå.

	Total	Avstigande						
		Umeå	Vännäsby	Vännäs	Tvärålund	Vindeln	Hällnäs	Lycksele
Påstigande	53 829	22 328	2 006	7 044	1 393	12 284	2 158	6 617
Umeå	19 973		1 765	3 978	889	8 228	872	4 241
Vännäsby	2 421	2 099		109	25	103	13	72
Vännäs	5 503	2 004	28		220	1 461	118	1 673
Tvärålund	2 291	1 823	46	242		40	103	36
Vindeln	14 057	11 115	85	1 247	193		931	485
Hällnäs	2 597	1 175	11	243	19	1 038		110
Lycksele	6 988	4 111	72	1 225	47	1 413	120	

Källa: Norrtåg

Resandet har ökat från 2018 då det var 50 000 som reste på linjen, vilket dock är mindre än toppåret 2015 då det var över 65 000 resor. Av de som reser i stråket Umeå-Lycksele var det 58 % som reste med pendlarkort jämfört med 50 % år 2015. Pendlingen ökar främst bland männen, vilket är positivt. Den regelbundna pendlingen sker främst på sträckan Umeå-Vännäs-Vindeln. Till och från Lycksele är det främst enkelbiljetter som köps..

Enligt Norrtåg AB finns det gott om lediga platser på de flesta turer och det är inga problem att öka antalet passagerare. Tåget tar 100 passagerare. Det som är intressant är framförallt vilken potential som finns att öka antalet tågresor på bekostnad av i första hand bil och i andra hand buss. För Norrtågstrafikens överlevnad på sträckan Umeå-Lycksele är det av yttersta vikt att trafiken bibehålls och helst utökas, eftersom det stärker behovet av att elektrifieringen prioriteras i nästa Nationella Transportplan (NTP)

Biljettpriser och tidtabeller

För att Norrtågs persontrafik ska kunna fortsätta som hittills mellan Lycksele och Umeå är det viktigt att det finns efterfrågan och tillräckligt många resande. Om resandet går ner minskar också skälen för Trafikverket att investera i elektrifiering av banan.

Biljettpris och restider kan antas spela roll för om man väljer att åka buss eller tåg, liksom om avgångarna passar ändamålet för resan. En fördel för tåget kan vara mer plats och möjlighet att arbeta under resan. Tåget är också mer tillgängligt för rörelsehindrade än de flesta bussar.

Restiderna för tåget respektive bussen mellan Lycksele och Umeå är relativt likvärdiga. Tågets fyra avgångar varierar mellan 1 timma och 47 minuter och 2 timmar. De flesta bussavgångarna tar 1 timma och 45 minuter.

Prissättningen på sträckan varierar mellan alternativen tåg och buss, till bussens fördel. Detta har delvis att göra med att tågoperatören Vy (f.d. Tågkompaniet) har ett avtal som gör att de sätter priserna. Priserna för busstrafiken sätts av Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Priset varierar för båda alternativen beroende på typ av biljett och var man köper biljetten. Oftast är både buss och tågbiljetterna 3-4 kronor dyrare om de köps via SJ och Resrobot än om de köps hos Norrtåg och Länstrafiken. För enkelresor är tåget oftast 33-90 kr dyrare beroende på resandekategori. Det är endast för studenter över 26 år som tåget är billigare än bussen.

Biljettpriser Lycksele - Umeå enkel resa

Resesätt	Vuxen	Pensionär	Barn 10 år	Ungdom 20 år	Student 30 år
Tåg	220 kr	220 kr	165 kr *	165 kr	165 kr
Buss	176 kr	132 kr	89 kr	132 kr	176 kr
Skillnad	44 kr	88 kr	76 kr	33 kr	- 11 kr

* Enkelpriset för barn gäller endast ensamresande barn. Barn under 16 år åker gratis i vuxens sällskap. Upp till två barn per vuxen.

För många resenärer eller potentiella resenärer är dessa skillnader sannolikt mer eller mindre kända. Den största prisskillnaden för enkelbiljetter är för pensionärer, eftersom operatören Vy inte har någon särskild pensionärsrabatt. En omedelbar reflektion är varför man som pensionär ska välja att åka med tåget om man bor i Lycksele och vill åka och hälsa på barnbarnen över dagen. Denna resa kostar 440 kr med tåget och 264 kr med bussen. En

skillnad på 176 kronor. På samma sätt är det billigare för en barnfamilj att sätta barnen på bussen, trots att det är avsevärt mer riskfyllt att åka buss på väg E12 än att åka med tåget. Har man tre barn som åker tur och retur till Umeå över dagen, så kostar denna resa 990 kr med tåget och 534 kr med bussen. En skillnad på 456 kr. Med denna skillnad blir det självklara valet bussen, att skjutsa barnen i bil, eller att själv åka med tåget för då åker två barn gratis per vuxen. Om man börjat studera på universitetet ”på gamla dar” så vinner tåget över bussen eftersom Länstrafiken inte har särskild studentrabatt utöver ungdomsrabatten.

Resonemanget ovan baseras på det faktum att den absoluta merparten av resorna till och från Lycksele, enligt Norrtåg, inte sker med pendlingskort. Priset är mer likvärdigt om man reser ofta och köper ett pendlarkort för 30 dagar eller s.k. partibiljetter för 10 resor. För 30-dagarskort blir varje enkelresa givetvis billigare ju mer man reser. Jämförelsen nedan gäller 10-kort och pendlarkort för vuxna. Det finns särskilda priser för pensionärer, barn och ungdomar.

Tabellen nedan redovisar var priset blir per resa med de olika pendelkort. Noterbart är att Länstrafikens olika kort, samtliga gäller på både tåg och buss, medan Vy:s kort endast gäller på tåget.

Resesätt	Vy 10-res	LT 10-res	Vy 20/30 dgr	LT 20/30 dgr	Vy 40/30dgr	LT 40/30dgr
Tåg	198 kr	151 kr	121 kr	82 kr	60 kr	41 kr
Buss	-	151 kr	-	82 kr	-	41 kr

Med länstrafikens kort kostar resorna med tåg och buss lika mycket. Som tidigare nämnts är det dock få som pendlar regelbundet så marknaden för 30-dagarskort är troligen inte så stor i relationen Lycksele-Umeå. Båda varianterna av 10-resorskort gäller i sex månader och bör vara ett bra alternativ för många.

Vad gäller enkelresor, finns det en uppenbar risk att den ”asymmetriska” prissättningen mellan tåg och buss håller tillbaka antalet resande med tåget, till förmån för bussen. Detta är åtminstone teoretiskt negativt för miljön, trafiksäkerheten och på lång sikt för chanserna att få banan elektrifierad. Det sistnämnda enligt logiken att ju mer persontrafik som går med tåg desto större nytta av elektrifieringen. Om persontrafiken inte finns är det endast godset som efterfrågar elektrifiering.

I avtalet mellan Norrtåg och operatören ingår att det är operatören som sätter sina egna taxor i de fall man inte avtalar annorlunda. För Länstrafikens pendelkort sätter RKM taxorna, och operatören ersätts för mellanskillnaden. Problemet med prisskillnaden uppstår alltså för de som vill resa då och då på sträckan Lycksele-Umeå och inte kan räkna med att göra åt ett 10-resorskort som köps på Länstrafiken.

Hälso- och sjukvårdens resande

Lycksele lasarett har ett upptagningsområde på 40 000 invånare, som är basen för den akut- och närsjukvård som bedrivs. Enligt närsjukvårdschef Peter Berggren är detta i sig för litet underlag för att bedriva ett sjukhus. Därför har Region Västerbotten (landstinget) sedan ett antal år lokaliserat operationer inom kirurgi, gynekologi och ögonsjukvård till Lycksele lasarett med hela länet som upptagningsområde. Det innebär att det finns många patienter som reser från Umeå till Lycksele för att opereras, ofta fram och tillbaka samma dag. Samtidigt finns det personal som arbetar på sjukhuset som bor i Umeå med omnejd, liksom det finns boende i Lycksele som arbetar i Umeå.

Det finns ingen statistik på de operationer som utförs i Lycksele på patienter från Umeåområdet. Peter Berggren har därför på fråga från oss sammanställt följande uppgifter:

- 2018 opererades 852 patienter från Umeå, vilket motsvarar 27 % av totala antalet
- 2019 (t o m vecka 46) hade de opererats lika många, vilket motsvarar 36 % av totalen.
- Detta innebär en ökning med 13 procent från 2018 till 2019 och bedömningen är att denna ökning ska fortsätta.
- När det gäller hur många läkare och annan personal som åker upp till Lycksele för att medverka vid dessa operationer har vi inte fått fram några siffror.

Sammantaget visar detta att det finns en potential för ökat resande med tåg just i detta sammanhang. För detta krävs dock både strategi och handling. Tydligare resepolicyer, eller bättre följsamhet för de som finns behövs och ett medvetet agerande från Region Västerbotten och Blå Vägen-kommunerna som förebilder.

Val av resesätt för patienter och personal mellan Umeå-och Lycksele, i endera riktningen har inte närmare studerats i denna förstudie men det kan definitivt finnas en potential för att fler kan välja tåget. Varje år sker c:a 1 500 personalresor med länstrafiken mellan Lycksele och Umeå men det är oklart hur dessa är fördelade mellan tåg och buss. Utöver detta sker ett ännu större antal personalresor med bil, och uppgifterna inkluderar inte arbetspendling utanför arbetstid.

Regionens statistik över patientresor är inte heltäckande, vilket beror på att den inkluderar endast de patienter som tar ut sin reseersättning. För de som reser med egen bil är denna andel mycket låg eftersom det finns ett karensbelopp som innebär att många skulle få ytterst lite ersättning och många väljer då att inte ta ut den.

Region Västerbotten har under 2019 startat en Sambulans-linje mellan Lycksele och Umeå, men tiderna för den är främst anpassad för patienter som ska resa från Lycksele till Norrlands universitetssjukhus. Potentialen för ökat antal resande från Umeå till Lycksele påverkas alltså inte av denna.

Hållbara tjänste- och arbetsresor

Vad gäller anställdas resor, både i regionen och i kommunerna skulle dessa kunna stimuleras på olika sätt. Många kommuner och regioner i Sverige har inskrivet i sina resepolicyer att tjänsteresor ska göras med miljömässigt bästa färdssätt, vilket oftast är tåg eller buss. I Västernorrland har kommunerna och Regionens sedan 10 år tillbaka successivt infört en incitamentsmodell för att stimulera hållbart resande. Den innebär att den enhet man är anställd vid får betala en extra avgift till en gemensam kassa, om man väljer ett mindre hållbart resesätt med högre utsläpp av CO₂, t.ex. bil med fossilt bränsle istället för buss/tåg och flyg istället för tåg. Resmönstren har förändrats ordentligt med hjälp av dessa incitament. Incitamentsmodellen är ett sätt att åstadkomma en följsamhet mot den resepolicy man har beslutat om, och får då direkt effekt på offentliga sektorns bidrag till klimatutsläpp.

Konsultföretaget Trivector Traffic gjorde 2018, för Västerbottens läns landsting, en resvaneundersökning av personalens resor till och från arbetet. Undersökningen omfattade personalens kännedom om landstingets Riktlinjer för tjänsteresor och i vilken mån man följer denna. Undersökningen var en totalundersökning med drygt 5000 svar av 9 300 (54 %)

Undersökningen visade att den långväga pendlingen över kommungränser i Västerbotten är mindre än vad man kan tro. 93 % av de anställda som bor i Lycksele arbetar också där, och det är mindre än 1 % av de landstingsanställda i Lycksele som pendlar till Umeå. Däremot är det 3 % av de svarande som bor i Umeå som arbetar i Lycksele, vilket talar för att det behövs bra kommunikationer även på morgonen i riktning mot Lycksele. 56 % av de svarande tar sig till arbetet på ett hållbart sätt, med kollektivtrafik, cykel eller gång. Däremot är bil det enskilt

största färdssättet och än mer vid längre pendlingsresor. Av de svarande som bor i Lycksele är det 50 % som åker till sin arbetsplats i bil. Som nämnts tidigare är den i huvudsak belägen inom Lycksele kommun. 2 % åker buss och 48 % går eller cyklar.

Undersökningen frågade också vad som skulle få medarbetarna att i högre grad åka kollektivt. 67 % prioriterade snabbare och tätare kollektivtrafik och 54 % att lägre pris har stor betydelse.

Vad gäller kännedom och följsamhet med landstingets riktlinjer för tjänsteresor var det omkring 25 % som hade dålig kunskap. 28 % hade liten eller ingen kännedom om att kollektivtrafik ska användas i första hand vid tjänsteresor. Man får dock inte ta för allvarligt på detta eftersom inte alla medarbetare reser i tjänsten. I Lycksele var det trots allt 83 % som i hög grad kände till att kollektivtrafik ska användas.

I Västerbotten pågår projektet Hållbara arbets- och tjänsteresor (HAR) mellan mars 2019 och december 2021, medfinansierat från EU:s regionala utvecklingsfond. Det leds av Region Västerbotten (regionala utvecklingsförvaltningen) och deltagare är kommunerna Lycksele, Storuman, Vindeln, Skellefteå och Umeå, samt företagen Boliden, Skellefteå kraft, Indexator och Rototilt. Regionens hälso- och sjukvårdsverksamheter är dock inte med i projektet.

Syftet är att ” genomföra skräddarsydda och effektiva aktiviteter, för att öka den andel tjänsteärenden, samverkan och arbetsresor som sker med muskelkraft, kollektivtrafik, delat fordon eller digitalt, och för att öka den andel arbete som sker med distansnärvaro där så möjligt”.

HAR-projektet skulle mycket väl kunna bidra till ett ökat hållbart resande med tåg eller buss på sträckan Umeå-Lycksele eftersom flera större arbetsplatser i denna geografi är med. Projektet bygger inte på formella ekonomiska incitament, som i Västernorrland, utan incitamentsmodellerna formas i form av aktiviteter på arbetsplatserna utifrån de förutsättningar som finns där.



Norrtågs Coradia X62 (© Norrtåg AB)

Frågeställningar och analys

Vilka är konsekvenserna idag av att banan inte är elektrifierad?

- Norrtågstrafiken är minst tre gånger dyrare än om den bedrivits med elektriska tågsätt.
- Tåget har kvalitetsbrister och hårt slitage. Under 2018 har i genomsnitt 75% av turerna gått som planerat.
- Trafiken är känslig för störningar på grund av brist på reservtåg. Situationen har dock förbättrats 2019 genom disponering av Transitiös reservtåg "Anders Håkansson"
- Det är inte möjligt, eller mycket svårt att öka trafiken. En tidig morgontur från Umeå till Lycksele efterfrågas av många – ett önskemål som hittills inte kunnat tillgodoses.

Vilka fördelar uppnås med elektrifiering?

- Ordinarie reservtåg kan användas vilket gör trafiken mindre störningskänslig, och tillgängligheten förbättras.
- Norrtågs fordonsplanering och operatörens personalplanering blir smidigare och mer flexibel. Alla förare är inte utbildade på den aktuella tågtypen Itino Y31.
- Enklare att etablera eller upprätthålla en morgontur från Umeå till Lycksele, med enhetlig fordonsflotta.
- Avsevärt minskade driftskostnader för Norrtågstrafiken.
- Klimatnytta genom minskade CO₂-utsläpp.

Vad kan göras redan idag, trots att banan inte är elektrifierad?

- För Norrtågstrafikens överlevnad på sträckan Umeå-Lycksele är det av yttersta vikt att trafiken bibehålls och helst utökas, eftersom det stärker behovet av att elektrifieringen prioriteras i nästa Nationella Transportplan (NTP).
- Om man låter tågets morgontur från Lycksele möta ett tåg i Hällnäs eller Vindeln, och vända tillbaka skulle det åtminstone teoretiskt vara möjligt, att på det sättet etablera en tidig morgontur Umeå-Lycksele.
- Den asymmetriska prissättningen av tåget respektive bussen behöver åtgärdas på något sätt. Tågets högre biljettpris tenderar att styra resande att åka buss istället för tåg. En första åtgärd bör vara att undersöka i vilken utsträckning den aktuella prissättningen för enkelbiljetter håller nere antalet resande med tåget.

Besöksnäringen

Väl utbyggd och sammanhängande transportinfrastruktur är avgörande för utveckling av besöksnäring och turism. Utan hållbara, säkra och effektiva transporter fungerar inte turismen och besöksnäringen kommer inte att kunna fortsätta växa. Detta gäller generellt och inte minst i den region där Västerbotniabanan är ett viktigt transportstråk för både och persontransporter.

På denna bana uppfylls vanligen järnvägens roll för besöksnäringen inom ramen för den ordinarie trafik som Norrtåg bedriver. För många är det naturligt att ta tåget när man åker på semester, för att hälsa på släkt och vänner, för att gå på bio eller för att åka på konferens på annan ort. Alla dessa reseanledningar ingår i besöksnäringen.

Tågturism

Charterturism förknippas historiskt med flygresor till varmare länder. På senare år har dock tågcharter blivit populärt även om utbudet ännu inte är så stort. Dagens Nyheter arrangerade i augusti 2019 en charterresa med tåg från Stockholm till Italien. Under 2020 utökas det till fyra charterresor, de första i februari med en resa från Stockholm till karnevalen i Venedig och en resa under sportlovet till Alperna. Under sommaren arrangeras en resa till Riksgränsen/Narvik och senare en kulturresa till Berlin, Wien, Wachau och Prag.

Ett näraliggande exempel på tågturism är Inlandsbanan AB som har flera tjänster för turism och besöksnäring:

- Sommartid bedriver man daglig reguljär trafik mellan Östersund och Gällivare. Man har ett Inlandsbanekort som gäller för obegränsat resande i 14 dagar för 2 195 kr.
- Vintertid kör man anslutningståg från Östersund till Mora och skidorterna i Härjedalen
- Tre veckor under februari har man samarbete med Snälltåget där man kör anslutningstrafik för skidresor från Malmö och Stockholm till Storuman/Hemavan/Tärnaby och till Härjedalsfjällen.
- Vid utvalda tider under hela året erbjuder olika paketresor och temaresor. Man har även ett samarbete med Hurtigruten så att man kan kombinera Inlandsbanan med Hurtigruten mellan Trondheim och Lofoten.



"Nybyggarna", skulptur i Lycksele, efter förlaga i trä av konstnären Bengt Fransson (© Mostphotos)

Besöksnäringen och Västerbotniabanan (Umeå-Storuman)

Norrtågs trafik kan redan idag användas för tågturism inom hela sitt trafikeringsområde. Norrtåg införde under sommaren 2019 ett sommarkort som gällde under hela juli månad för obegränsat resande i hela Norrtågssystemet. Priset för detta kort var 1 199 kr. Med detta kunde man således resa till Lycksele för att turista, men inte längre. En intressant möjlighet i framtiden skulle kunna vara att kombinera Inlandsbanans olika erbjudanden med Norrtågs trafik. Idag kan man resa med Norrtåg till Östersund eller Gällivare för att därefter åka Inlandsbanan, men för påstigning på alla andra orter är det buss eller bil som gäller. Problemet är dock att det är svårt att förlänga några av Norrtågs turer till Storuman, eftersom man bara har ett dieseldrivet tågsätt. Om man kunde hyra in ett tåg under juli skulle det vara möjligt att utöka trafiken till Storuman, som ett turistprojekt.

Fantasin, brist på tåglägen och dåligt samordnade tidtabeller sätter idag gränserna för hur tåget skulle kunna användas för att transportera människor till besöksmål i Västerbottens inland. Utmed denna tvärbana, som vi föreslår bör namnges till Västerbotniabanan, finns en stor mängd besöksmål. Flera konferensanläggningar med gott renommé finns utmed banan, Hotell Forsen i Vindeln, Hotell Lappland och Ansia Resort i Lycksele samt Hotell Toppen i Storuman. Därutöver finns turistanläggningarna i Hemavan - Tärnaby inom räckhåll med buss från Storuman.

För större konferenser eller event i Storuman med omnejd är det än så länge inte möjligt att ansluta med tåg från Umeå, om man inte sätter in extra tåg för det. Visserligen kan det vissa dagar vara trängsel även på banan Lycksele-Storuman, på grund av godstågen, men det kan vara värt att undersöka möjligheterna. Eftersom Norrtåg inte har fler tåg, och det eventuellt inte ingår i Norrtågs primära uppdrag att arrangera denna typ av resor, kanske det är mer närliggande för Inlandsbanan AB att se möjligheterna med att arrangera särskilda turer mellan Umeå och Storuman, eventuellt med anslutningsbuss till Hemavan/Tärnaby.

En möjlighet skulle kunna vara att i samarbete med Wasaline arrangera skidresor för den finska marknaden, där det inte finns så många skidorter i mellersta Finland. Tåget skulle kunna hämta passagerarna nästan vid färjan och köra hela vägen till Storuman och därefter anslutningsbuss till Tärnaby/Hemavan, och eller tåg till Vilhelmina och skidorterna där.

Varför idéer om ökad trafik redan innan banan elektrifierats?

Som tidigare nämnts är det viktigt att visa på behovet och möjligheterna med järnvägen mellan Umeå och Storuman. Ju fler som reser med tågen till och från Lycksele och ju mer gods som går på banan, desto starkare blir argumenten för varför banan måste elektrifieras och rustas upp så att tågen kan öka hastigheten och restiderna kortas.

Det sämsta som kan hända är om tåget kommer att fortsätta vara dyrare än bussen, störningarna i trafiken fortsätter och antalet resande minskar. Någonstans finns det med all säkerhet en gräns när Norrtåg inte längre kan motivera att upprätthålla trafiken längre än till Hällnäs med sina eldrivna tåg. Om man skulle "göra uppehåll" i trafiken mellan Hällnäs och Lycksele i avvaktan på elektrifieringen finns det risk att elektrifieringen aldrig kommer till stånd. Enbart godstrafiken är inte skäl nog för att elektrifiera banan. Samma förhållande kan gälla på sträckan Lycksele-Storuman där det idag endast går godstrafik, med i huvudsak massaved och timmer. Om man kan öka godsmängderna med fler godsslag i båda riktningarna ökar nyttan av en elektrifiering.

Kanske skulle man även på denna sträcka under avgränsade perioder kunna köra turisttåg, med liknande upplägg som Snälltågets och Inlandsbanans skidresor från Malmö till Storuman. Dessa tåg är anpassade för sportlovsveckorna i södra Sverige. Om man vill resa med tåg till

Storuman/Tärnaby/Hemavan under vecka 10 som gäller i norra Sverige skulle det också kunna vara möjligt via Umeå-Lycksele-Storuman.

Det kan också vara möjligt att förlänga den nuvarande trafiken Umeå-Lycksele till Storuman förutsatt att man kan hitta en rimlig affärsmodell för det. Med tanke på den relativt låga beläggningen idag på sträckan Lycksele-Vindeln, så vore det rimligt att en sån förlängning sker med stöd från Kollektivtrafikmyndigheten eller som upphandlad trafik. En förlängning av trafiken till Storuman kräver att det är minst två tågsätt som används. Ett samarbete mellan Norrtåg och Inlandsbanan AB skulle kunna vara en möjlighet.



Inlandsbanan kör säsongstrafik sommar och vinter, och efterfrågan ökar (Foto: David Larsson, Jvgfoto.se)

Aktuella projekt att knyta an till

Det pågår ett omfattande arbete med att utveckla besöksnäring och turism längs Västerbotniabanan. Det handlar både om destinationsutveckling och satsningar på naturbaserad turism. Viktiga aktörer här är Region Västerbotten Turism och Gold of Lapland.

Västerbotten Experience

Projektet Upplevelsecenter är ett treårigt projekt som drivs av Region Västerbotten och handlar bl. a om att kvalitetssäkra de destinationsbolag och företag som vill ha en formell status som hållbara. Alla som blir en "Västerbotten Experience" certifieras inom hela begreppet hållbarhet: socialt, ekonomiskt och ekologiskt. Man ska vara förebilder avseende miljöhänsyn, klimatsmarta lösningar och lokalt ansvarstagande. Och här är hållbara och klimatsmarta transporter viktiga.

Projekt Bärkraft

Bärkraft är ett nystartat gränsöverskridande hållbarhetsprojekt som ska pågå t o m 2021. Projektet är delfinansierat av Interreg Botnia Atlantica och deltagande parter är Helgeland Reiseliv, Nordland Fylkeskommune, Hemavan Tärnaby, Gold of Lapland och Region Västerbotten. Det kommer att handla om hållbar utveckling av besöksnäringen för deltagande företag och kommuner, t ex Storuman, Lycksele och Vindeln samt Biosfär Vindelälven-Juhtatdatka.

Enligt Marino Carlsson, som driver utveckling av turism och besöksnäring i Lycksele inom ramen för Gold of Lapland bör hållbart resande och hållbara transporter vara ett naturligt tema och perspektiv att lyfta fram. Och detta har direkt bäring på elektrifiering av Tvärbanan.

Marino Carlsson understryker vikten av att utgå från det som redan finns och tar Lycksele som exempel med etablerade och attraktiva besöksmål eller event som Lycksele Djurpark och Motorveckan. Där skulle man kunna lägga till resande med tåg som ytterligare en möjlighet för att öka attraktionen och skapa en klimatsmart profil. Tematåg till Lycksele och paketering av resor Umeå – Lycksele ser han som en intressant möjlighet. Norrtåg och Region Västerbotten bör ta ett initiativ att bjuda in de lokala turismföretagen för att titta på olika upplägg och lösningar. Och det gäller både sommar- och vintersäsongerna.

Frågeställningar och analys

Vilka är konsekvenserna idag av att banan inte är elektrifierad?

- Chartertåg eller andra tåg som skulle kunna betjäna besöksnäringen kan inte åka hela vägen från t.ex. Stockholm/Sundsvall till Storuman.

Vilka fördelar uppnås med elektrifiering?

- Ledig kapacitet i Norrtågs fordonspark skulle lättare kunna användas för extra turer till Lycksele och Storuman, vid särskilda tillfällen och event.
- Västerbotniabanan blir en integrerad del av järnvägssystemet och chartertåg kan i framtiden gå direkt till Lycksele och Storuman utan byte till dieseltåg.
-

Vad kan göras redan idag, trots att banan inte är elektrifierad?

- Möjligheterna att åka tåg till Lycksele och mellanliggande orter kan marknadsföras mer av besöksnäringens aktörer.
- Skidresor till Lycksele och Storuman med liknande upplägg som Snälltågets skidresor på Inlandsbanan, men via Umeå, t.ex. under norra Sveriges sportlovsvecka (10)
- Paketresor i samarbete med Wasaline med turister från Finland till Lycksele och ev. Storuman.
- Samarbete mellan turistföretag och tågoperatörer (t.ex. Inlandsbanan och Norrtåg) för att utveckla nya tjänster inom besöksnäringen där man kan dra nytta av Västerbotniabanan Umeå-Storuman.
- Utnyttja möjligheter att söka medfinansiering från EU:S regionala fond, för pilotprojekt med användning av tåg för besöksnäringen.

SWOT-analys för banans utveckling

Nedanstående analys av förutsättningarna för banans utveckling bygger på ovanstående beskrivningar och analyser. Den är gjort för perspektivet elektrifiering av hela eller del av banan. Styrkor är det som redan idag är viktiga argument för elektrifiering. Svagheter främst de problem som finns idag, som elektrifiering och andra åtgärder kan åtgärda. Möjligheter handlar både om vilka möjligheter som skapas genom elektrifieringen, men också vad som kan utvecklas redan nu för att stärka argumenten och öka trycket för elektrifieringen. Hoten handlar om vad som kan orsaka att elektrifieringen fördröjs eller inte blir av, och konsekvenserna av det.

Styrkor	Svagheter
▪ Godstrafiken ökar på Tvärbanan tack vare expansion av papper-, massa- och sågverksindustrin vid kusten. ▪ NLC Storumans terminal sedan 2012 ▪ Ny mötesstation i Åmsele 2019, ökar möjligheterna för fler tåglägen. ▪ Norrtågstrafiken pågår sedan 2011 ▪ Etablering av nya arbetstillfällen i Lycksele. ▪ Turist- och konferensanläggningar utefter banan i Vindeln, Lycksele, Storuman och Hemavan, m.fl.	▪ Banan är sliten, ojämn och framförallt oelektrifierad ▪ Godstrafikens transporter inte optimala pga. dieseltåg hela vägen eller lokbyten i Hällnäs. ▪ Mötesplats saknas mellan Lycksele-Storuman. ▪ Hastighetsbegränsning 40-70 km/tim Lycksele-Storuman och Lycksele-Hällnäs 70-90 km/tim, på grund av banstandard. ▪ Norrtågstrafiken 3 ggr dyrare än på andra linjer pga. dieseltåg samt frånvaro av reservtåg. ▪ Relativt få som reser Hällnäs-Lycksele, bl.a. pga. asymmetrisk prissättning mellan tåg och buss.
Möjligheter	Hot
▪ Pågående trender med ökat tågresande, elektrifiering av transportsektorn och ökat fokus på klimatnytta. ▪ Utveckling av godstrafiken med fler transportköpare och godsslag från/till både Storuman och Lycksele. ▪ Ökad samverkan mellan Trafikverket och aktörer inom logistik och operatörer, transportköpare, kommuner och regionen (transportråd eller stråksamverkan) ▪ Optimering av Norrtågs turlista och etablering av morgontur Umeå-Lycksele, ger fler resande. ▪ Enhetlig prissättning mellan tåg och buss kan öka antalet resande. ▪ Chartertåg/turisttåg till och från Lycksele/Storuman. ▪ Kapacitetshöjande åtgärder (signalsystem mm) ▪ Elektrifiering	▪ SCA kan ändra strategi vad gäller terminaler och transportflöden t.ex. från Storuman till Lycksele. ▪ Osäkerhet kring den statliga medfinansieringen från Trafikverket till Norrtågstrafiken efter 2021. Ersättning per sträcka istället för generellt som idag, riskerar att medfinansiering Umeå-Lycksele uteblir. ▪ Färre resande om Norrtågs trafik inte uppfattas som tillförlitlig. ▪ Norrtågstrafiken lägger ned på grund av för få resande och/eller för höga kostnader. ▪ Banan kommer inte in i nästa NTP, inte ens etapp 1, på grund av konkurrens av andra objekt eller <u>inte tillräckligt starka argument</u>.

Finansiering

Nationell och regional transportplan

Finansiering av elektrifieringen

Elektrifieringen av hela banan, eller i två etapper, är i första hand en fråga för staten att finansiera genom den Nationella Transportplanen. Mindre och kompletterande åtgärder skulle kunna täckas av Regionala Transportplanen. Regional förskottering av delar av kostnaderna skulle kunna vara en lösning för att påskynda genomförandet. Förskottering får dock endast ske för investeringar som finns i nationella planen.

Det finns för närvarande en viss osäkerhet om en ny nationell transportplan kommer att beslutas 2022, som det var planerat vart fjärde år. Oavsett om det blir 2022 eller 2024 så är det viktigt att Västerbottens aktörer och intressenter till dess bedrivit en enig och bra process för elektrifieringen, och att järnvägen (Västerbotniabanan) kan inkluderas i planen. Man kan tänka sig följande scenarier efter det:

- Järnvägsplan för Hällnäs-Lycksele togs fram 2019, men kommer inte att fastställas före beslutet om ny NTP. Det är då viktigt att Trafikverket kan formellt fastställa denna så snart som möjligt efter beslut om NTP. Möjligen finns också en järnvägsplan för elektrifiering av Lycksele-Storuman framtagen då.
- Det är viktigt att finansiering för hela eller delar av banan ligger så tidigt som möjligt i planperioden, men för en regional järnväg som inte tidigare funnits med i NTP finns en stor risk att den hamnar sent i planperioden.
- Projektering av elektrifieringen och framtagande av bygghandling skulle kunna tidigareläggas genom regional förskottering.
- Regional förskottering skulle också kunna tidigarelägga elektrifieringen.

Inför nuvarande nationella transportplan NTP 2018-2029 fanns Tvärbanan Hällnäs-Lycksele med i Trafikverkets förslag till det s.k. +10 %-alternativet. I detta förslag listas de projekt som är angelägna OM riksdagen skulle öka transportplanens kostnadsram, vilket sällan sker. Det innebär på sätt och vis att man "står på tröskeln" att komma med i den nationella prioriteringen, men det innebär inte att man med automatik hamnar i samma eller bättre position inför nästkommande NTP.

I förslaget 2017 kostnadsberäknades sträckan Hällnäs-Lycksele till 255 Mkr, och som redovisats i tidigare avsnitt har Trafikverket räknat upp denna kostnadsberäkning till 360 Mkr. Det innebär att argumenten behöver vara ännu starkare för elektrifieringen och den Samhällsekonomiska bedömning (SEB) som gjordes 2016 behöver uppdateras dels med mer noggrant beräknade investeringskostnader och dels med ny värdering av CO₂-utsläpp från 1,14 kr/kg till 7 kr/kg. Även aktuella godsvolymer och prognoser för framtida volymer på grund av skogsindustrins expansion är faktorer som bör beaktas i en ny Samhällsekonomisk bedömning. Denna bör göras dels för sträckan Hällnäs-Lycksele och dels som ett komplement för hela sträckan Hällnäs-Storuman.

Finansiering av kapacitetshöjande åtgärder

Trafikverkets åtgärdsvalsstudie presenterar ett antal kapacitetshöjande åtgärder som inte ingår i kostnadsberäkningen av elektrifieringen, 360 Mkr Hällnäs-Lycksele och 660 Mkr Lycksele-Storuman. En del av dessa åtgärder kan bekostas av redan befintliga eller nya anslag hos Trafikverket. Enligt Trafikverket bekostas ofta rälsbyten för delar av banor som underhållsåtgärder, i de fall det handlar om kostnader under 100 Mkr. Enligt ÅVS är det endast sträckan mellan Lycksele-Åmsele som består av en äldre typ av räls (43 kg/m) men resten av banan har en nyare typ (50 kg/m). Ett rälsbyte till helsvetsad räls för sträckan mellan Hällnäs-Lycksele beräknas kosta c:a 7000 kr/m vilket skulle innebära 435 Mkr, dvs mer än kostnaden

för elektrifiering. En så stor investering skulle kan knappast kunna räknas som en underhålls- eller trimningsåtgärd.

Rälsbyte görs när rälsen är utsliten eller inte uppfyller säkerhetskraven. Enligt Trafikverkets översyn av lågtrafikerade banor 2015 (TRV 2015:38), bör s.k. 43-kilorsräler bytas ut under närmaste tiden eftersom denna inte längre nyproduceras och reservdelshållningen är obefintlig. Det betyder att rälsen mellan Lycksele och Åmsele inom överskådlig tid måste bytas ut mot helsvetsad räls, oavsett om banan elektrifieras eller inte. I våra samtal med Trafikverket uppger man att man överväger att göra det i samband med elektrifiering.

I ÅVS 2017 diskuteras också flyttning av driftsplatsgräns i Lycksele som en av de viktigaste kapacitetshöjande åtgärderna. Även korta tågrörelser mellan Lyckseles industrispår och Lycksele station spärrar hela banan för trafik mellan Lycksele och Åmsele. Denna åtgärd kräver dock byte till ett nytt signalställverk i Lycksele, som kostnadsberäknas till 120 Mkr. Skulle man aktualisera denna åtgärd i samband med krav på elektrifiering av första sträckan Hällnäs-Lycksele, skulle den totala kostnaden för denna sträcka stiga från 360 Mkr till 480 Mkr. Ett alternativ är att driva denna fråga som en kapacitetshöjande åtgärd för godstrafiken, även om den gynnar både gods och persontrafik genom minskad trängsel. Denna typ av åtgärder skulle kanske kunna rymmas i, den visserligen begränsade, så kallade näringslivspotten i nationella Transportplanen.

Trafikverket lyfter i ÅVS:en också fram behovet av fler mellanblocksignaler mellan Åmsele och Lycksele. Med dessa kan teoretiskt fyra tåg samtidigt befinna sig på banan (i samma riktning). Andra kapacitetshöjande åtgärder som tas upp är åtgärder för att minska antalet plankorsningar och mötesplats på sträckan Lycksele-Storuman när behov finns för det. Detta är åtgärder som var för sig har lägre kostnader och kanske kan finansieras med extern medfinansiering eller som underhållsåtgärder.

Underhållsplan

Det är värt att notera att Trafikverket så sent som 14 november 2019 har fått ett särskilt regeringsuppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan. Denna ska redovisas i april 2020. Den ska omfatta både förebyggande underhåll och reinvesteringar. Trafikverket ska samverka med tågoperatörer, transportköpare, järnvägsentreprenörer och andra relevanta aktörer. Eftersom vi i ovanstående avsnitt redogjort för att Trafikverket själva identifierat ett antal åtgärder som borde ingå i underhållsplanen, vare sig det handlar om utökning av driftsplats, rälsbyte eller mellanblocksignaler, så borde dessa finnas med i den kommande underhållsplanen.

Nationella transportplanens näringslivspott och trimningsåtgärder

I nationella transportplanen 2018-2029 ingår 9,6 Miljarder kr till så kallade trimningsåtgärder, vilket oftast är åtgärder < 100 Mkr vardera för att förbättra tillgänglighet, kapacitet och kvalitet för persontrafik och godstrafik. Av dessa 9,6 Mdr är 1,2 Mdr anslagna i en särskild näringslivspott, som prioriteras av en kommitté med representanter från näringslivet. Det är fullt möjligt att några av de åtgärder som Trafikverket föreslår i ÅVS 2017 skulle kunna finansieras som trimningsåtgärder och/eller näringslivspotten. Förutom elektrifieringen så var syftet med ÅVS 2017 att studera en mängd åtgärder som var för sig understeg 100 Mkr. Det är viktigt att fortsätta dialogen med Trafikverket om de åtgärder som de själva föreslår som kapacitetshöjande.

Särskilda underhållsmedel för glesbygd

I statsbudgeten för 2020 har avsatts särskilda medel för "Satsning på transportinfrastruktur i landsbygd". Regeringen har avsatt 354 Mkr för bärighetsåtgärder på vägar och 300 Mkr för underhåll av järnvägar, i båda fallen för åren 2020-22 (dvs 100 Mkr/år). Vissa av de kapacitetshöjande åtgärderna ovan kanske kan finansieras av dessa medel.

EU:s regionala fond

I den nuvarande programperiod 2014-2020 har det funnits c:a 400 Mkr i Regionala fonden för Övre Norrland att fördela på investeringsprioritering Infrastruktur och transporter. Inledningsvis var det svårt att få in bra ansökningar om angelägna projekt från både Västerbotten och Norrbotten. Nu i slutet av programperioden kan man konstatera att medlen kommer att användas fullt ut, framförallt i utveckling av hamnarna i Piteå, Skellefteå och Umeå, hållplatser för att kunna starta persontrafik på Haparandabanan, triangelspår i Storuman med mera.

I många fall är järnvägsprojekt för ekonomiskt omfattande för att regionala fondens medel ska kunna ha någon större betydelse. De kan räcka till mötesplatser, hållplatser och mötesspår, men inte till elektrifiering av t.ex. sträckan Hällnäs-Lycksele som skulle kosta 360 Mkr. Om man teoretiskt skulle kunna få 50 % från regionala fonden skulle det handla om 180 Mkr, vilket skulle vara en mycket stor del av tillgängliga medel, nästan hälften. I praktiken skulle det vara omöjligt eftersom det skulle tränga ut alla andra behov i Västerbotten. De 400 Mkr som har funnits för Övre Norrland har dessutom delats på projekt både Västerbotten och Norrbotten.

För programmets sista år 2020, räknar Tillväxtverket med att det kommer att finnas kvar c:a 20-25 Mkr i IO Infrastruktur och Transporter. Av de åtgärder som räknats upp i ÅVS andra utvecklingsidéer i föregående analys, behöver de flesta förberedelser som det inte finns tid för före nästa ansökningsomgång i början av 2020.

Prioriteringarna för nästa programperiod för strukturfonderna 2021-2027 är inte klar ännu, och det är i skrivande stund inte klart om norra Sverige får använda regionala fondens medel till transportinfrastruktur.

Nationella och regionala utvecklingsmedel

Projekt- och investeringsstöd

Det finns flera olika former av nationella och regionala stöd både till offentliga och privata sektorn. Stöden ska leda till tillväxt och sysselsättning. Exempel är:

- Regionalt projektstöd (SFS 2010:56), kan användas för utvecklingsprojekt eller som medfinansiering till EU-stöd. Max 50 % av kostnaderna. Skulle kunna sökas för att delfinansiera ett "Projekt Västerbotniabanan" för att arbeta aktivt för järnvägens elektrifiering. Projekt för att öka banans användning för besöksnäringen är också tänkbart.
- Regionalt investeringsstöd (SFS 2015:211), riktar sig mot företags investeringar i stödområde A och B. I stödområde A där Storuman, Lycksele och Vindelns kommuner ingår kan företag beviljas mellan 15-25 % av en investering. Kommuner kan också beviljas stöd om det gäller infrastruktur för besöksnäringen. Skulle kunna sökas av företag i Lycksele eller Storuman för investeringar för förbättrad logistik som inkluderar användning av järnvägen.

KLIV

Stöd till lokala klimatinvesteringar (SFS 2015:517) söks från Naturvårdsverket via Länsstyrelsen. Stödet är inriktat på fysiska investeringar som har en påtaglig klimatnytta i form av minskade utsläpp. För att beviljas bidrag måste man kunna presentera en klimatkalkyl som visar effekten av åtgärden. KLIV-stödet är uppdelat i flera åtgärdsområden varav en är ”infrastruktur för smarta transportlösningar”. Stödnivåerna ligger på mellan 25-100 % beroende på åtgärd och typ av sökande. Sedan 2016 har ett antal järnvägsrelaterade projekt beviljats, som t.ex.: Terminalspar i Falköping (2 MSEK, 25 %), Omlastningscentral i Storå (4 MSEK, 50 %) och Återtrafikering Malung-Malungsfors (32,5 MSEK, 70 %).

KLIV-stöd får kombineras med annan offentlig finansiering, t.ex. regional transportplan eller EU-medel. För företag får dock det totala stödet inte överskrida gränserna i EU:s statsstödsregler (25-70 %). Det finns i princip ingen övre beloppsgräns utan det är klimatnyttan som avgör. De högsta stöden som beviljats ligger på 110-150 MSEK och har gällt produktionsanläggningar för alternativa bränslen. Det högsta för järnvägsåtgärder är 32,5 MSEK för godsbanan i Malungsfors.

KLIV skulle kunna utnyttjas för t.ex. terminalåtgärder för förbättrad omlastning etc. om man kan påvisa att man genom åtgärden minskar utsläppen, t.ex. genom minskad långtradartrafik. Ett exempel skulle kunna vara etablering av en terminal för övrigt gods vid gamla sågen i Lycksele. För 2020 finns det i statsbudgeten ett anslag på två miljarder till klimat-investeringar och naturvårdsverket har tre ansökningsomgångar: i mars, maj och september.

EU:s Landsbygdsprogram

Landsbygdsprogrammet administreras av Jordbruksverket och Länsstyrelserna och är inriktat på stöd som gynnar tillväxt och sysselsättning på landsbygden, samt miljöinvesteringar. Flertalet beviljade stöd går till lantbrukssektorn. Det finns dock exempel på stöd till utveckling av transportlösningar inom besöksnäringen. I Röjan i Dalarna har man genomfört en studie och planering av matartrafik mellan Inlandsbanans station i Röjan och turistanläggningarna.

Alternativ finansiering

En frågeställning inför denna förstudie var om det går att hitta alternativa finansieringsmodeller. Möjligheterna för det är begränsade, eftersom järnvägsinfrastruktur oftast är och bör vara statens ansvar. Man kan inte förvänta sig att t.ex. näringslivet (skogsindustrin) ska stå för investeringskostnader.

I projektet Stockholm-Oslo 2.55 har man studerat en alternativ finansieringsmodell för en ny bansträckning mellan Örebro och Karlstad. Den innebär att man upphandlar en koncession för byggande och drift av banan under en tillräckligt lång period (50-60 år) och den finansieras dels med intäkter från tågtrafiken och dels genom införande av s.k. särskild banavgift. Även om det inte finns samma förutsättningar på Tvärbanan så kan inslaget av särskild banavgift möjligen kunna vara intressant.

- Dagens situation innebär en merkostnad för SCA och Norrtåg. Om man kunde förbättra trafiken väsentligt och därmed minska kostnaderna och öka effektiviteten för både gods och persontransporter, så skulle ett utrymme för en ”särskild banavgift” kunna skapas.
- En extra kostnad för att trafikera Tvärbanan skulle kunna motiveras om man genom denna kan tidigarelägga en elektrifiering från sent i nästa NTP till tidigt i perioden.
- På samma sätt skulle kanske en extra kostnad i form av särskild banavgift kunna bidra till att få med hela Tvärbanans elektrifiering, istället för endast Hällnäs-Lycksele.
- Vår rekommendation är att man eventuellt skulle kunna utreda denna och andra alternativa finansieringslösningar i ett särskilt uppdrag, eller inom ramen för det Projekt Västerbotniabanan vi föreslår nedan.

Samverkan, samordning och fungerande dialoger

Effektiva och hållbara transporter samt en väl fungerande infrastruktur krävs för hållbar utveckling och tillväxt. Därför är det viktigt med en fortsatt bra och kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och alla berörda aktörer såsom transportköpare, logistikföretag, transportörer, kommuner och regioner såväl nationellt som regionalt och lokalt. Det gäller oavsett om det handlar om kontinuerliga förbättringar och åtgärder av brister, eller långsiktig utveckling som elektrifiering av en järnvägssträcka eller annat som man önskar få prioriterat i nationell eller regional transportplan. För att identifiera vad som kan och bör finansieras av de särskilda anslag för infrastrukturen som finns, t.ex. underhållsmedel för landsbygd och näringslivspotten, kan godstransportråd spela en viktig roll. Aktörssamråd är givetvis lika viktigt för persontrafiken och för samspelet mellan denna och godstrafiken. Konkurrensen om tillgängliga tåglägen mellan godstrafiken och persontrafiken är påtaglig på den aktuella tvärbanan framförallt på sträckan Hällnäs-Lycksele.

Nationellt godstransportråd

Sedan 2018 har regeringen inrättat ett nationellt godstransportråd som samordnas av Trafikverket. Ordförande för godstransportrådet är infrastrukturministern och de 16 ledamöterna representerar logistik och transportbranschen genom branschorganisationer och större transportköpare. Kommuner och regioner representeras av Sveriges kommuner och regioner (SKR). Nationella godstransportrådets viktigaste funktion är att underlätta genomförandet av den nationella godstransportstrategin som beslutades 2018.

Näringslivets transportråd

Näringslivets Transportråd är en förening som, sedan många år, drivs av flera av de ledande industriföretagen och som fungerar som en arena för diskussion, utveckling och kunskapsutbyte om transporter. De för fram fakta om transporter och argument till beslutsfattare inom politik och samhälle, utifrån näringslivets villkor. De har kommit att bli ett respekterat organ som har betydelse i de nationella planeringsprocesserna för transportinfrastrukturen. Föreningen har en styrelsen med representanter från de största industriföretagen, som också är de största transportköparna, t.ex. SSAB, Nouyron (Akzo Nobel), ICA, AB Volvo och branschorganisationerna Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Regionala godstransportråd

Trafikverket har sedan många år ett antal regionala godstransportråd. För närvarande finns det fyra: Mittsverige, Östergötland, Småland samt Skåne & Blekinge. För Trafikverkets Region Nord finns inget godstransportråd och dialogen med Trafikverket och mellan aktörer får upprätthållas på andra sätt. Syften med godstransportråden är:

- Utveckla och stärka samverkan mellan olika trafikslag
- Stärka och utveckla dialogen mellan näringsliv och myndigheter
- Möjlighet att påverka beslut i tidiga skeden
- Bättre användning och välmotiverade kompletteringar av befintlig infrastruktur
- Att sprida information och kunskap om den goda transporten, goda exempel

Möjligheten att påverka beslut i tidiga skeden är särskilt betydelsefull vad gäller processen med nationell transportplan. Därför vore det viktigt för Västerbotniabananans framtid om man hade ett regionalt godstransportråd. Ett problem för den norra regionen kan dock vara att uppdraget för ett godstransportråd skulle handla om vägar, järnvägar och sjöfart för hela Västerbotten och Norrbotten. Västerbotniabanan är i detta sammanhang endast en mindre, om än viktig sträcka.

Stråksamordning

Ett alternativ till godstransportråd skulle kunna vara ett "stråkråd" för operativ samverkan med representanter för Trafikverket (både planering och underhåll), tågoperatörer, transportköpare, Handelskammaren, Företagarna, kommuner och Region Västerbotten.

En variant av denna operativa samverkan föreslås också av Trafikverket i ÅVS 2017 (åtgärd nr 22) som "Samverkansåtgärder, kommunikation mellan operatörer".

Stråksamordning skulle framförallt i dialog med Trafikverket åstadkomma verkställighet för en mängd mindre åtgärder som redan kartlagts. Ett exempel är alla de åtgärder som Trafikverket föreslagit i ÅVS 2017, som med rimliga kostnader kan bidra till kapacitetsökning på sträckan Hällnäs-Storuman. "Stråkrådet" skulle också kunna bidra till bättre samordning och samförstånd mellan olika intressen, t.ex. mellan godstransporter och persontransporter. Uppdraget kan med fördel vara transportslagsövergripande och inkludera Västerbotniabanan Umeå-Storuman, hela väg E12 från Finland resp. Norge samt sjöfarten över Kvarken.

Handelskammarens transportutskott

De regionala handelskamrarna har under senare år kommit att spela en allt större roll vad gäller dialog och påverkan i planeringsprocesserna för förbättrad transportinfrastruktur. I den bemärkelsen fyller de samma funktion på regional nivå som Näringslivets transportråd gör på nationell nivå. Västerbottens handelskammare är mycket aktiv i detta avseende, med ett mycket aktivt Transportutskott med representanter från större transportköpare och logistikföretag. Man har dessutom ett nära samarbete med Företagarna Västerbotten som samlar en bredd av företag från olika branscher. Västerbottens handelskammare kommer fortsatt att vara mycket viktig för arbetet med utveckling av Västerbotniabanan, och bör ha en självklar plats i en eventuell etablering av den tidigare nämnda stråksamordningen.

Projekt Västerbotniabanan

Utveckling av järnvägssträckor tar tid, oavsett om det handlar om helt nya banor, som Botniabanan och Norrbotniabanan, eller upprustning av befintliga banor såsom Ostkustbanan och Mittbanan. I samtliga dessa fall har man arbetat målmedvetet och långsiktigt i nära samverkan mellan olika intressenter och aktörer. Vårt förslag är att man bör göra så även för den framtida "Västerbotniabanan".

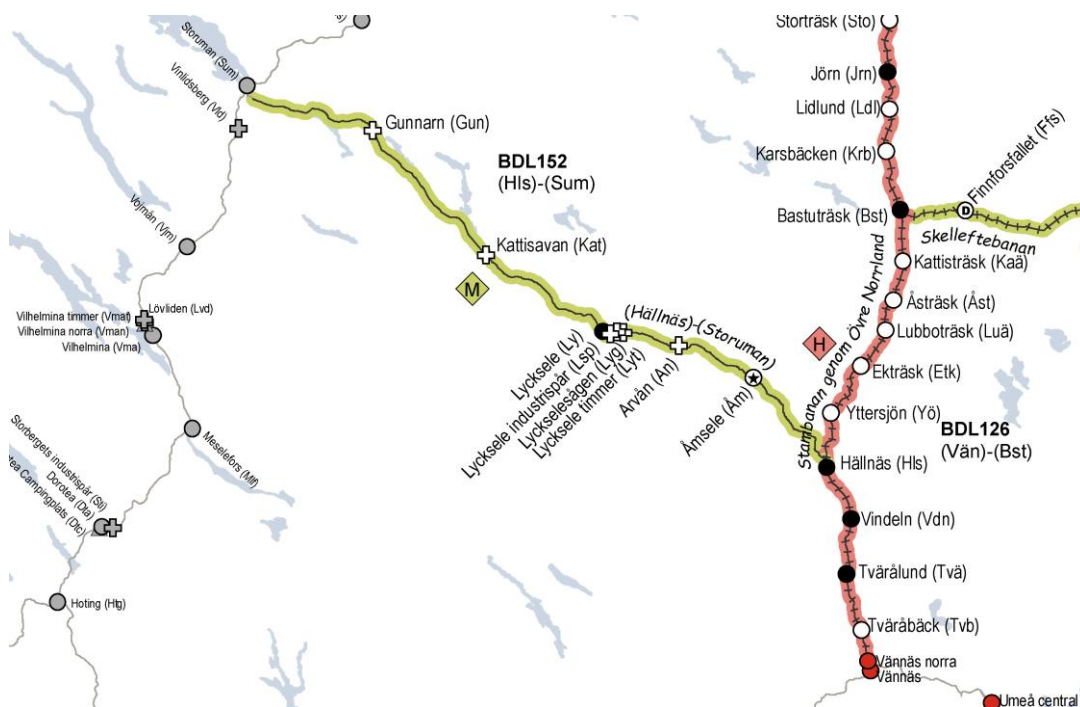
En möjlighet är att etablera ett "Projekt Västerbotniabanan" som medfinansieras dels av Regionala utvecklingsmedel, s.k. 1:1-medel, och dels av medfinansiering från berörda kommuner, d.v.s. Föreningen Blå vägens medlemmar. Eftersom nyttan av driva utvecklingen av banan tillfaller industrin är det inte orimligt att de också medfinansierar ett sådant projekt. Samma kan gälla hälso- och sjukvårdsdelen av Region Västerbotten. En rimlig omfattning av ett projekt av detta slag, är en budget på 1,5 Mkr per år och att det drivs i treårsperioder. Projektet bör ha en projektledning och projektgrupp med bemanning från de ingående aktörerna. Det finns goda exempel för hur man kan organisera denna typ av projekt från Norrbotniabanegruppen, Nya Ostkustbanan och Projekt Mittstråket.

"Projekt Västerbotniabanan" kan samla alla berörda aktörer och intensifiera dialogen med Trafikverket, regeringen och riksdagen. Det kan också driva på för genomförandet av de förslag som Trafikverket har tagit fram i Åtgärdsvalsstudien 2017, och som det nu inte finns konkreta genomförandeplaner för. Projekt Västerbotniabanan bör ha ett långsiktigt uppdrag som har elektrifiering och långsiktig upprustning av sträckan som mål. Projektet kompletterar den ovan nämnda stråksamordningen.

Västerbotniabanans roll i ett hållbart transportsystem

Strategisk positionering av "Västerbotniabanan"

För att åstadkomma en nationell prioritering av järnvägssträckan Hällnäs-Lycksele-Storuman är det viktigt att ge den en tydlig identitet och att motivera dess roll i ett hållbart transportsystem. Därför föreslår förstudien att man börjar använda namnet Västerbotniabanan, helt analogt med hur man benämner andra järnvägssträckor i Sverige. Trafikverkets formella namn kommer att fortsätta vara Bandel 152. Benämningen Västerbotniabanan bör dock omfatta hela sträckan mellan Umeå och Storuman, och det bör inte vara något problem att en kort sträcka Vännäs-Hällnäs också ingår i benämningen Stambanan genom Övre Norrland (Bandel 126). Exakt samma förhållande har man på Mittbanan Sundsvall-Storlien där sträckan Ånge-Bräcke ingår i Norra Stambanan (Bandel 212).



Källa: Trafikverkets Trafikledningsområde Nord 2019-11-27

Det är viktigt att ha ett stråk- och flödestänkande där järnvägen är en pusselbit av flera i det Öst-västliga E12-stråket genom Västerbotten som i förlängningen når till både Norge och Finland. Genom att lyfta stråktänkandet fokuserar man på flera delar som :

- Betydelse och utvecklingspotential för norra Sveriges inland.
- Fungerande och förbättrade råvaru- och godsflöden från inlandet till kusten och omvänt.
- Betydelsen av godsterminaler och fungerande logistiklösningar
- Elektrifieringens betydelse för fortsatt utveckling av inlandet med Lycksele som motor.
- Utveckling av tjänstenäringsar med behov av bättre persontransporter
- Samverkan med grannarna i väst (Helgeland) och öst (Vasa) inom ramen för Kvarkenrådet, och genomförande av trafikstrategin för E12-regionen 2040.
- Stråkets betydelse för Botniska korridoren i EU:s TEN-T Core Network (Scand-Med korridoren).

En del av EU:s järnvägssystem

Bandel 152 Hällnäs-Storuman, är inte inkluderad i EU:s prioriterade transportnätverk, TEN-T. Däremot är väg E12, TEN-T-klassificerad i det övergripande nätet (Comprehensive network) från och med 2014. Det normala är att TEN-T nätets olika sträckningar ska omfatta de trafikslag som finns på sträckningen. I detta fall både väg och järnväg.

Sträckor i Comprehensive Network har visserligen mindre möjligheter att söka medfinansiering från Connecting Europe Facility (CEF), än sträckor i Core Network. Samtidigt är de anslutande sträckorna viktiga för att optimera flödena i stomnätet, och upprustning och elektrifiering av dessa sträckor skulle kunna prioriteras, när det är motiverat, just för att minska CO₂-utsläpp genom mer överflyttning av gods från väg till järnväg.

Inkludering i TEN-T har också stor betydelse för den nationella prioriteringen, och i prioriteringen av andra EU-medel, såsom strukturfonderna. Målet är att Comprehensive network ska vara "genomfört" före år 2050, vilket i praktiken också innebär att det ska följa vissa standarder vad gäller bland annat signalsystem, bärighet och hastighet.

För att få järnvägssträckan Hällnäs-Storuman inkluderad i TEN-T krävs det påverkansaktiviteter både från regional nivå och nationell nivå. Det finns särskilda handläggare för denna fråga både hos Trafikverket och på Infrastrukturdepartementet. Vårt förslag är att Region Västerbotten tillsammans med Föreningen Blå vägen och med stöd av North Sweden European Office, så snart som möjligt inleder en dialog med Trafikverket och departementet och med EU-kommissionens DG MOVE, för att "Västerbotniabanan" ska kunna inkluderas i TEN-T-kartorna, formellt med samma sträckning som Trafikverket pekat ut i studien om lågtrafikerade banor 2015 d.v.s. Holmsund-Umeå-Vännäs-Lycksele-Storuman.

I argumentationen om uppgraderad TEN-T status är både kopplingen till Umeå hamn i Hillskär och förbindelserna mellan godsterminalerna av yttersta vikt. NLC Storuman kan bli terminal i comprehensive network, men NLC Umeå måste i princip samtidigt bli en s.k. Core Network Rail/Road terminal i core network. Inte minst för att den är en knutpunkt i den nya förlängningen av Scandinavian Mediterranean Core Network Corridor. Inkludering av Tvärbanan Hällnäs-Storuman skulle sannolikt också underlättas om Inlandsbanan också kan inkluderas i TEN-T.

Inlandsbanan

Inlandsbanan

Inlandsbanan och Tvärbanan (Västerbotniabanan) möts i Storuman som därmed utgör en viktig nod i inlandets järnvägsinfrastruktur, tillsammans med NLC-terminalen och med det triangelspår som håller på att byggas.

Inom ramen för den nu gällande Nationella transportplanen pågår en utredning om "Inlandsbanan – framtida funktion (överflyttning väg till järnväg samt omledning)". Trafikverket ska utreda frågan med "målsättning att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering". Denna formulering gäller samtliga 16 utpekade bristanalyser som ska göras.

Eftersom det finns flera uppenbara kopplingar och samband mellan Tvärbanan och Inlandsbanan har vi inom ramen för denna förstudie varit i kontakt med Pär-Erik Westin på Trafikverket, som svarar för funktionsutredningen om Tvärbanan.

Utredningen innebär en total genomlysning av Inlandsbanans nuläge och potential inför framtiden av status, trafikering, vad statens avtal med Inlandsbanan AB innebär samt viktiga näringars syn på Inlandsbanan.

Man studerar i denna utredning fem olika funktioner bl. a omledning, matartrafik och turism. De tvärbanor som trafikeras idag, bland andra Tvärbanan Hällnäs-Storuman, kommer att ägnas särskilt uppmärksamhet i utredningen eftersom de tillsammans med Inlandsbanan utgör ett sammanhängande transportsystem till exempel för stora volymer massaved och timmer av stor betydelse för skogsindustrin i Norrland och därmed hela Sverige.

Preliminärt kommer utredningen att förorda att den samhällsekonomiska bedömningen (SEB) för Hällnäs – Lycksele från förra planeringsomgången uppdateras och att en elektrifiering av hela banan Hällnäs – Storuman bör övervägas.

Utredningen kommer att resultera i två rapporter – en första sammanfattande rapport i slutet av januari 2020. Mot slutet av 2020 kommer en andra, mer omfattande rapport. Därmed hinner man ta hänsyn till den nya basprognos med sikte på 2040 och ASEK 7.0 som båda kommer att offentliggöras den 1 maj 2020.

Intermodalitet och överflyttning av gods från väg till järnväg

Västerbotniabanan, i alla dess delar, kommer att vara en alltmer viktig länk i ett sammanhållet transportsystem, inte minst för att tillgodose industrins ökande råvarubehov. I detta är godsterminalerna av yttersta vikt för omlastning mellan väg och järnväg. Ett generellt mål i EU är att alla transporter över 300 km ska gå med järnväg, framförallt av miljöskäl men också för ökad trafiksäkerhet. Det är visserligen långt till det målet, men ju mer som kan göras för att flytta de tunga råvarutransporterna till järnväg, och sjöfart, desto bättre.

En elektrifiering av Tvärbanan skulle få en direkt miljöeffekt genom att de nuvarande dieseltågen (både gods och persontrafik) skulle kunna minska utsläppen med mer än 3000 ton CO₂ per år. Den stora potentialen finns dock i överflyttning av gods från väg E12 till järnvägen, eftersom ett tåg ersätter många lastbilar.

Sammanhållet persontrafiksystem

Västerbotniabanan är och kommer alltmer att vara en omistlig länk i Norrtågs trafiksystem, för alla orterna mellan Umeå och Lycksele (Storuman). Även om den största andelen pendling sker från Vindeln, Tvärålund och Vännäs så finns potential för utveckling av trafiken. Vi har tidigare pekat på den asymmetriska prissättningen av enkelresor, som bör åtgärdas så att inte priset avgör valet mellan tåg och bil/buss.

Den nuvarande trafiken mellan Lycksele och Umeå betjänar i hög grad de mellanliggande orterna och behöver vara anpassad för bekväma anslutningar till fjärrtågen i Umeå. Detta gäller i än högre utsträckning i framtiden när Norrbotten mellan Umeå-Skellefteå är klar. Då kommer SJ:s nattåg sannolikt att sluta trafikera Stambanan genom Övre Norrland upp till Bastuträsk. För att resa från Lycksele och mellanliggande orter är det anslutning i Umeå som är alternativet.

Det gäller också att upprätthålla en rimlig balans mellan olika trafikslag, med en prioritet för de mest hållbara lösningarna. Ofta handlar det om kombinationer av tåg och buss. Det finns nu oroväckande oklarheter vad gäller den framtida statliga medfinansieringen av Norrtåg efter 2021. Samtidigt finns det också oklarheter vad gäller den statliga medfinansieringen av de långväga busslinjerna i norra Sverige som ingår i det s.k. Samverkande system. Den utredning som Trafikverket publicerade i maj 2019⁴ öppnar för att det finns risk att inte busstrafik och tågtrafik på samma sträckor kan medfinansieras.

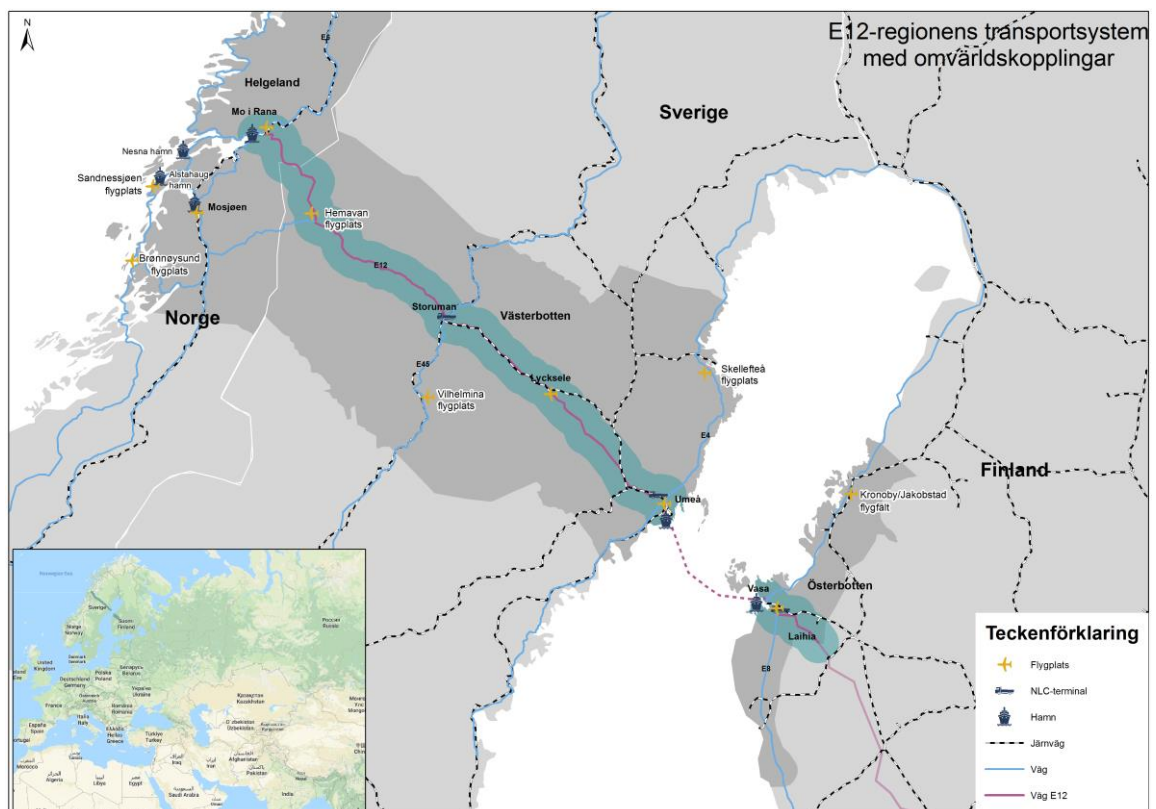
⁴ 2019 TRV 2018/134691, Samverkande inland - Utredning om busstrafik i de fyra nordligaste länen

Gränsöverskridande perspektiv

”Västerbotniabanan” har och kommer att ha en viktig roll i det gränsöverskridande transportsystemet, framförallt för godstrafiken, men även persontågstrafiken. NLC Storuman har möjlighet att etablera samarbeten med terminaler i Mo i Rana som visserligen innebär omlastning till/från lastbil i Storuman, men som i övrigt kan utnyttja hela det svenska järnvägssystemet. På samma sätt är terminalen med direkt anslutning till Umeå hamn i Hillskär en länk mellan Norge, Västerbottens inland och Finland.

Interreg-projektet *E12 Atlantica Transport* utvecklade 2018 en gränsöverskridande trafikstrategi för alla trafikslag i E12-stråket, för både persontransporter och gods. Strategin har identifierat såväl gemensamma utmaningar som möjligheter för gränsöverskridande samarbete för en långsiktig utveckling av transportsystemen. Strategin berör i högsta grad järnvägsträckan Holmsund-Umeå-Lycksele-Storuman, särskilt som den kopplar ihop Västernottens inland med Umeå hamn.⁵

Kvarkenrådets pågående bildande av ett EGTC⁶ bäddar för ett ökat intermodalt samarbete i E12-stråket som inkluderar utvecklingen av Västerbotniabanan. Detta är också ett argument för det tidigare nämnda behovet att få banan TEN-T-klassificerad.



Källa: Interreg E12 Atlantica Transport, Trafikstrategi 2018-2040

⁵ Interreg, E12 Atlantica Transport (2018), Trafikstrategi för E12-regionen 2018-2040

⁶ European Grouping of Territorial Cooperation

Rekommendationer

De rekommendationer vi lämnar i detta avsnitt är avsedda att öka möjligheterna för banans elektrifiering och ökning av kapaciteten. Flera av rekommendationerna handlar om att öka utnyttjandet av banan redan idag. Detta är av största vikt för att stärka argumenten för varför kapacitetshöjning och elektrifiering behövs. Skulle resandet med persontrafiken minska, minskar också samhällsnyttan. Rekommendationerna vänder sig till ett antal berörda aktörer, såsom Föreningen Blå vägen, kommunerna, Region Västerbotten, Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, Norrtåg, tågoperatörer, transportköpare och inte minst Trafikverket.

Strategiska rekommendationer

- Ge bansträckningen Umeå-Hällnäs-Lycksele-Storuman namnet *Västerbotniabanan* för att lyfta fram dess geografiska läge och betydelse.
- Arbeta för att Västerbotniabanan ska inkluderas i TEN-T Comprehensive Network i den pågående revideringen av TEN-T direktivet
- Arbeta för ett nationellt principbeslut, i Nationell transportplan, om långsiktiga satsningar på hela Västerbotniabanan, inklusive elektrifiering. Detta underlättar ett etappvis genomförande.
- Etablera ett "Projekt Västerbotniabanan" som ges resurser att långsiktigt arbeta för banans upprustning och elektrifiering. Basen för detta bör vara Föreningen Blå vägen men med starkt engagemang från Region Västerbotten, Norrtåg och andra relevanta aktörer.
- Utveckla en operativ samverkan i ett "stråkråd" mellan Trafikverket, Region Västerbotten, berörda kommuner, Norrtåg och tågoperatörer, för kort- och långsiktig planering av banans underhåll och utveckling. En sådan samverkan ökar möjligheterna att kunna utnyttja särskilda medel ut nationella transportplanen, regional transportplan och eventuell extern medfinansiering t.ex. regionala fonden.
- Bevaka att Trafikverket uppdaterar tidigare genomförd samhällsekonomisk bedömning med nya CO₂-värden och uppdaterade gods- och persontrafikprognoser. Komplettera denna med en samhällsekonomisk bedömning även för sträckan Lycksele-Storuman.
- Etablera regelbunden avstämning med trafikverkets ansvariga för sträckans underhållsplan.

Godstrafiken

- Utred införande av ERTMS tidigare än planerat, för att öka banans kapacitet, och för att eliminera behovet av flytt av driftsplatsgräns i Lycksele.
- Utred närmare möjligheterna och kostnaderna för att etablera en mötesplats i Åskilje (alternativt Kattisavan).
- Uppdatera funktionsutredningen från 2016 vad gäller elektrifierings olika alternativ och kostnader, inklusive de alternativa lösningarna vad gäller kraftförsörjning.
- Genomförandeplan för åtgärder som föreslås i ÅVS 2017 som kan öka hastigheten och säkerheten på hela sträckan, såsom färre plankorsningar.
- Planera för förbättrade omlastningsmöjligheter av diversifierat gods.
- Fortsätt marknadsför möjligheterna att flytta över gods från väg E12 till "Västerbotniabanan", med positiva effekter för miljön och trafiksäkerheten.

Kollektivtrafik och pendling

- Arbeta för ökat resande med Norrtåg på Västerbotniabanan, framförallt på bekostnad av bilresor. Marknadsför möjligheterna med länstrafikens 10-biljetter som gör priset likvärdigt med buss.
- Åtgärda dagens asymmetriska prissättning så att priset på enkelbiljetter på samma sätt som med Länstrafikens pendlingskort är detsamma för tåg och buss.
- Utred om det går att införa en tidig morgontur från Umeå till Lycksele genom tågbyte i Hällnäs eller Vindeln.
- Utred i samarbete mellan kommuner och regionen om en incitamentsmodell för hållbara tjänsteresor kan införas, motsvarande den som används i sedan flera år Västernorrland.
- Överväg justeringar i resepolicyer i kommuner, region och myndigheter så att resande med tåg på längre sträckor prioriteras framför bil och buss.
- Hälso- och sjukvårdspersonal som reser i tjänsten från Umeå till Lycksele bör resa med tåget i första hand. Det kan dock vara beroende av om det går att etablera en morgontur, genom tågbyte i Hällnäs, som tidigare har nämnts i rapporten.
- Patientresor bör när så är möjligt också aktivt styras till tåget, med stöd av anslutande taxi eller minibuss. Detta gäller både för patienter som ska opereras i Lycksele och för patienter som ska besöka NUS.

Besöksnäringen

- Möjligheterna att åka tåg till Lycksele och mellanliggande orter bör aktivt marknadsföras av Norrtåg i samarbete med besöksnäringens aktörer, såsom hotellanläggningarna utefter banan.
- Undersök möjligheterna att etablera projekt för att utveckla destinationer eller turistkoncept som använder tåget på Västerbotniabanan, t.ex. paketresor i samarbete med Wasaline med turister från Finland till Lycksele och ev. Storuman.
- Dra nytta av det nyligen inledda Interregprojektet Bärkraft för hållbar turism
- Skidresor till Lycksele och Storuman med liknande upplägg som Snälltågets skidresor på Inlandsbanan, men via Umeå, t.ex. under norra Sveriges sportlovsvecka (10)
- Samarbete mellan turistföretag och tågoperatörer (t.ex. Inlandsbanan och Norrtåg) för att utveckla nya tjänster inom besöksnäringen där man kan dra nytta av Västerbotniabanan Umeå-Storuman.
- Utnyttja möjligheter att söka medfinansiering från EU:S regionala fond, för pilotprojekt med användning av tåg för besöksnäringen.
- Öka samverkan med Inlandsbanan AB, som redan idag kontinuerligt utvecklar turisttrafiken på Inlandsbanan, för att om möjligt kunna erbjuda särskilda persontrafikturer till Storuman.

Strategisk färdplan för elektrifieringen

Färdplanen som vi föreslår bör kompletteras med en tidplan, vilket är lättare när det blir klart när nästa nationella transportplan ska beslutas. En del av de föreslagna aktiviteterna bör kan inledas tämligen omgående, t ex namngivningen till Västerbotniabanan och arbetet för att få banan inkluderad i TEN-T. Några aktiviteter kan sättas i verket först när regeringens och därmed Trafikverkets tidtabell för planeringsprocessen är känd. Då är det också viktigt att ha hög beredskap för operativa insatser. En särskild arbetsgrupp bör snarast möjligt bildas, helst i form av ett **Projekt Västerbotniabanan**, gemensamt av Blå Vägen-kommunerna och Region Västerbotten.

1. Ge banan ett namn: Västerbotniabanan

- Skapar identitet och styrka för hela sträckan Storuman – Umeå
- Banan har inget formellt namn idag annat än "Bandel 152". Det finns många "Tvärbanoor" varav den mest kända ligger i Stockholm

2. Västerbotniabanan, bör inkluderas i TEN-T Comprehensive Network

- Pågående revidering av TEN-T kartorna, beslut troligen 2022.
- TEN-T status för banan kan kombineras med att definiera NLC Umeå till s.k. Core network node.
- Har betydelse för nationella och EU:s prioriteringar. Öppnar viss möjlighet att söka TEN-T stöd för utveckling.

3. Arbeta för att ett principbeslut om att långsiktig satsning på Västerbotniabanan skrivs in i nästa NTP

- Förutsätter fördjupad dialog med Trafikverket och dessutom politisk påverkan
- Enighet mellan Blå Vägens medlemskommuner och med Region Västerbotten är en avgörande framgångsfaktor
- Bilda gemensam arbetsgrupp Blå Vägen – Region Västerbotten
- Etablera ett "Projekt Västerbotniabanan" med resurser att målmedvetet och långsiktigt driva elektrifieringen och andra åtgärder för utveckling av banan

4. Arbeta för elektrifiering av hela banan men i två etapper Hällnäs -Lycksele resp. Lycksele – Storuman

- det kanske inte är möjligt att få med elektrifiering av hela banan i nästa NTP utan endast etapp 1, men
- med ett principbeslut om långsiktig satsning blir det lättare att senare fortsätta arbetet med etapp 2.

5. Planera för och genomför i nära dialog med Trafikverket åtgärder för förbättrad banstandard mm.

- Utnyttja eventuell medfinansiering från olika nationella och regionala potter samt EU:s Regionala fond.

Referenser

- Banverket 2009-06-16, *Funktionsutredning Sidobanan Hällnäs-Lycksele-(Storuman), Persontrafikåtgärder för enkelt avhjälpta hinder och förbättrad stationsmiljö*
- Banverket 2009-10-07, *Funktionsutredning, Beslutsunderlag för trafikökning på sträckan Lycksele-Storuman*
- Botniska korridoren (2014), *Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens - Exemplet norra Sverige*
- Botniska korridoren (2016), *Botniska korridoren – övergripande systemanalys*, ÅF rapport 4 nov 2016
- Höglund, Torkel. (2018), *Val av spänning och frekvens i den svenska järnvägens kontaktledningar Förutsättningar, möjligheter och problem*, Lunds Universitet
- Inlandsbanan AB (2017), *Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan - Inlandstrafiken Östersund-Mora på Inlandsbanan år 2020*
- Inlandskommunerna ekonomisk förening (2019-04-18) *Argumentera för Inlandsbanan!*, Skrivelse
- Interreg, E12 Atlantica Transport (2018), *Trafikstrategi för E12-regionen 2018-2040*
- Interreg, E12 Atlantica Transport (2018), *För gränsöverskridande infrastrukturplanering*
- Interreg, E12 Atlantica Transport (2017), *Samverkansformer*
- Lycksele kommun (2018), *Horisont Lycksele – nutid och framtid*
- Norrtåg AB (2019), *Årsredovisning 2018*
- Nyberg & Finn Verksamhetsutveckling AB (2017), *Framtidens kollektivtrafik på Inlandsbanan - Inlandstrafiken Östersund-Mora på Inlandsbanan år 2020*
- Regeringen (2018), *Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, med bilagor*
- Regeringskansliet Infrastrukturdepartementet (2019), *Uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll Samverkande, 2019-11-14*
- Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2018), *Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, N2018.21*
- Region Västerbotten (2013), *Åtgärdsvalsstudie Tvärstråket*
- Region Västerbotten, Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025
- Region Västerbotten, Länstransportplan Västerbottens län 2018-2029
- Region Västerbotten, *Regional Utvecklingsstrategi för Västerbottens län, RUS 2014-2020*
- Region Västerbotten (2015), *Strategisk kompetensförsörjning i Västerbotten*
- Region Västerbotten, *STRATEGI OCH VERKSAMHETSMÅL FÖR REGION VÄSTERBOTTEN TURISM 2018-2019*
- Region Västerbotten (2017), *Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2019*
- Region Västerbotten (2017-11-30), *Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2029*
- Ridderstedt & Pyddoke (2017) *Vilka reser med kollektivtrafik i lands- och glesbygd? Demografi och resmönster*, VTI notat 13–2017
- Skogforsk (2016), *Transportsystemet Inlandsbanan*, Skogforsk nr. 902-2016
- Storuman kommun (2017), *Förslag till detaljplan för triangelspår på del av fastigheten Luspen 3:116 m.fl., Storumans kommun, Västerbottens län, upprättad 2017-08-16*
- SWECO (2016), *Järnväg 2050 – Näringslivets godstransporter*
- Sveriges kommuner och landsting (2017), *Ställningstagande regionala banor*, (Dnr 14/6467)
- Sveriges kommuner och landsting (2019), *Promemorian Fjärde järnvägspaketet*, (Dnr 19/01038)
- Tillväxtverket (2015), *Tillväxtverkets föreskrifter om stöd från de regionala strukturfondsprogrammen och det nationella regionala fondsprogrammet inom målet Investering för tillväxt och sysselsättning*. TVFS 2015:1
- Trafikanalys (2018), *Fördjupad uppföljning av de transportpolitiska målen*, Rapport 2018:14
- Trafikverket (2012), *SEB Åmsele-nytt mötesspår*, JSN600
- Trafikverket (2013), *Utredning om Inlandsbanans funktion och roll i transportsystemet*, Publikationsnummer: 2013:108
- Trafikverket (2013), *SEB: Lycksele, signalställverk och överlämningsbangård*, Dok: JSN601
- Trafikverket (2014), *Järnvägens elanläggningar*
- Trafikverket (2015), *Inventering av stationer och stationsnära miljöer, Region nord*. Publikation 2015:206

- Trafikverket (2015), *Utredning om framtida transportbehov och medelsbehov på det lågtrafikerade järnvägsnätet*, Rapport 2015:238
- Trafikverket (2016-03-29), *Elektrifiering Hällnäs-Storuman, Översiktlig kraftförsörjningsutredning*, Dokumentnummer: UHje 15-104
- Trafikverket (2016), *Funktionsutredning Hällnäs - Storuman, elektrifiering*, Dok: TRV 2016/34285
- Trafikverket (2016), *SEB Hällnäs-Lycksele elektrifiering*, TRV2016/334447
- Trafikverket (2016), *Samrådsunderlag, Åmsele – ny mötesdriftsplats*, TRV 2016/78102
- Trafikverket (2017), *Prissättning av kapacitet för järnvägstransporter*, Redovisning 2017-02-24
- Trafikverket (2017), *Åmsele – ny mötesdriftsplats*, Planläggningsbeskrivning 2017-12-19
- Trafikverket (2017) *Åtgärdsvalsstudie – Tvärbanan Hällnäs-Storuman, kapacitetshöjande åtgärder*, TRV 2016/22447
- Trafikverket (2018), *Samrådsunderlag: Tvärbanan elektrifiering Hällnäs-Lycksele*, Järnvägsplan med status samrådsunderlag, 2018-12-07
- Trafikverket (2019), *Teknisk systemstandard för En ny generation järnväg, version 4.1 revision A*, TRV 2019/40102
- Trafikverket (2019), *Trafikverkets genomförandeplan för åren 2019–2024*, TRV 2019:029
- Trafikverket (2019), *Underhållsplan för åren 2019–2022*, TRV: 2019:066
- Trafikverket (2019), *Samverkande inland - Utredning om busstrafik i de fyra nordligaste länen*, TRV 2018/134691
- Trafikverket (2019), *Åtgärder för ökad andel godstransporter på järnväg och med fartyg – Redovisning av regeringsuppdrag*, TRV 2018/93267.
- Transportstyrelsen (2015), *Trafikbestämmelser för järnväg, Modul 8M, Tågfärd - System M*. TDOK 2015:0309
- Trafikverket (2019), *Samverkande inland - Utredning om busstrafik i de fyra nordligaste länen*, TRV 2018/134691
- Trivector Traffic AB (2018), *Underlag till Grön resplan - plan för hållbar arbetspendling inom Västerbottens läns landsting*
- Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling (2018), *Möjligheter och begränsningar med samhällsekonomiska analyser*
- Viert, Inge m.fl (2015), *Elanvändning för längre och tyngre tåg, Sammanfattning av resultat, erfarenheter och lärdomar från demonstrationsprojektet ELVIS*, VTI
- Västerbottenskuriren 2019-02-19 "Hög tid att elektrifiera Tvärbanan", Ledarkrönika, Petter Bergner
- Västerbottenskuriren 2019-10-04 "Vässa argumenten för Tvärbanan", Ledarkrönika, Petter Bergner
- Västerbottenskuriren 2019-10-15 "Elektrifiera tvärbanan", Debattartikel, Lars Köhler, Västerbottens handelskammare och Helena Lundgren, Företagarna
- Västerbottens läns landsting, *Kollektivtrafikplan 2018 – 2020* Västerbottens läns landsting
- ÅF (2017), *Utvärdering av Norrtågsförsöket 2016*
- ÅF (2019), *Utvärdering av Norrtågsförsöket 2019*

Bilaga 1: Åtgärder som studerats i Trafikverkets ÅVS 2017

Trafikverket har analyserat alla de behov som kommit fram i de dialogmöten som hölls i Åtgärdsvalsstudien. De har klassificerat åtgärderna enligt fyrstegsprincipen, och gjort en grov kostnadsbedömning. Kostnadsintervallen är:

- Låg kostnad < 10 MSEK
- Mellanhög kostnad 10 – 50 MSEK
- Hög kostnad > 50 MSEK

Tabellerna nedan är en avskrift av tabellerna i avsnitt 6.1 i ÅVS 2017. För några åtgärder kommenterar vi utifrån förstudiens faktainsamling, analyser och resultat.

Steg 1-åtgärder

Åtgärd	Effekt	Kostnad	Förstudiens kommentarer
Plankorsningar, genomförandeplan	Ger detaljerad kunskap om behovsläget för vidare planering av åtgärder på och omkring plankorsningar	Låg	Möjligt att medfinansiera från regional transportplan och/eller EU-stöd?

Steg 2-åtgärder

Åtgärd	Effekt	Kostnad	Förstudiens kommentarer
Byte till hybridfordon för person- och godstrafiken	Mer optimalt och effektivt trafikupplägg	Hög	Minskar konkurrenskraften för sträckan. Frågan om möjlighet till vätgaståg har kommit upp under förstudiens gång. Vi konstaterar att Norrtågs problem framförallt är att nuvarande tågsätt är en "udda fågel", Vätgaståg skulle vara än mer udda. För godståg är det inte ännu tekniskt möjligt att använda vätgas på grund av tyngden.
Samverkansåtgärder, kommunikation mellan operatörer	Minskad störningskänslighet	Låg	Förstudien föreslår i princip stråksamordning.
Översyn av omlopp för lokbyte (Hällnäs)	Minskad störningskänslighet och mindre kapacitetsbelastning	Låg	Trafikverket har 2019/2020 påbörjat en funktionsutredning för extra spår i Hällnäs.
Tillfälliga hastighetsnedsättningar vid renflytt	Minskad risk för renpåkörningar. Mindre driftstörningar och samhällskostnader	Låg	-
Riktad information till allmänheten angående risker vid vistelse i närheten av spåret.	Ökad trafiksäkerhet för personer som föras med bil, cykel, till fots eller med skoter.	Låg	-

Steg 3-åtgärder

Åtgärd	Effekt	Kostnad	Förstudiens kommentarer
Nya mellanblocksignaler Lycksele-Hällnäs. Förutsätter fjärrstyrning.	Ökad kapacitet genom möjlighet till tätare trafik.	Låg	Trafikverket påpekar i våra samtal behovet av denna åtgärd.
Gör om spår 3 i Lycksele till tågspår.	Ökad kapacitet	Låg	-
Uppgradering till mötesstation i Gunnarn	Minskad störningskänslighet och mindre kapacitetsbelastning	Hög	NLC Storuman förespråkar inte detta alternativ.
Uppgradering till mötesstation i Kattisavan	Ökad kapacitet på sträckan	Mellan	Trafikverket förespråkar i våra samtal detta alternativ för mötesplats Storuman-Lycksele. NLC Storuman förespråkar inte.
Utbyte av stålbroar på flera platser	Högre medelhastighet. Bättre förutsättningar för godståg att klara omkringliggande lutningar. Framtidssäker anläggning.	Låg - Mellan	-
Uppsättning av viltstängsel	Minskad risk för påkörning av ren/vilt. Minskad trafikstörning och kompensationskostnader.	Låg	-
Byt ut befintligt ställverk i Lycksele	Driftsäkerhet samt framtidssäkring. Förutsättning för förändringar av Lycksele driftsplatser utbredning.	Hög	Enl. TRV bedömd kostnad c:a 120 MSEK. Behövs sannolikt inte när man inför ERTMS.
Flytt av infartssignal i Lycksele	Ökad kapacitet och minskad störningskänslighet.	Ej bedömd.	Oklart om kostnaden för detta ingår i uppskattad kostnad 120 MSEK för ställverk.
Justering av vertikalgeometrin i Grötbergsbacken.	Bättre förutsättningar för godståg. Minskad risk för rälsvandring.	Hög	-
Plattformar för resandeutbyte i Åmsele	Möjlighet till resandeutbyte ger ökad tillgänglighet.	Låg	Om denna åtgärd har betydelse för besöksnäringen skulle Landsbygdsprogrammet kunna användas åtminstone för studier. Regionala fonden möjlig för delfinansiering av investering.
Utbyte av växlar	Driftsäkrare anläggning	Låg	-
Byte till annat trafikledningssystem	Byte till system H ger en effektivare trafikledning och ökad kapacitet	Hög	NLC Storuman förespråkar att man går direkt på ERTMS, som får störst effekt och onödiggör investering i ställverksbyte i Lycksele.
Införande av ERTMS	Byte till ERTMS ger en effektivare trafikledning och ökad kapacitet	Hög	Se ovan.
Upprustning banöverbyggnad	Ger en bana som klarar befintlig trafik på kort och lång sikt, samt ökningar av volym och antal tåg. Minskad störningskänslighet.	Hög	TRV har uppgett att utbyte av räls kan övervägas i samband med elektrifiering. Mest angeläget är gammal räls mellan Åmsele och Lycksele.

Spårbyte Lycksele – Lycksele timmer	Ger en framtidssäker anläggning på del som är i stort behov av upprustning.	Låg	Bör kunna hanteras som underhållsåtgärd. Skulle denna kunna kombineras med etablering av omlastningsplats/terminal för övrigt gods vid gamla sågen? I så fall kanske möjligt att söka medfinansiering från KLIV. EU och/eller regional transportplan.
Plankorsningar, åtgärder enligt genomförandeplan.	Ger ökad trafiksäkerhet. Minskad störningskänslighet. Ökad medelhastighet.	Ej bedömd.	Möjligt att medfinansiera från regional transportplan och/eller EU-stöd?

Steg 4-åtgärder

Åtgärd	Effekt	Kostnad	Förstudien kommentarer
Elektrifiering Lycksele-Hällnäs	Bättre förutsättningar för fordonsomlopp. Förbättrade möjligheter att köra gods. Minskade utsläpp.	Hög	Uppdatering av SEB behövs för högre pris på CO ₂ , och uppdaterade volymer och nyttor. Järnvägsplan klar 2019.
Elektrifiering Storuman-Lycksele	Förbättrade möjligheter att köra gods. Minskade utsläpp.	Hög	Region Västerbotten har beställt Järnvägsplan också för denna sträcka. Tidigare SEB för Etapp 1 bör kompletteras med en SEB även för denna sträcka.
Viltpassager	Minskad risk för påkörning av ren/vilt.	Mellan	
Ny mötesstation i Åskilje	Ökad kapacitet på sträckan.	Hög	Detta alternativ för mötesplats på Storuman-Lycksele förespråkas av NLC Storuman. NLC påpekar att det inte är alls säkert att kostnaden är så hög eftersom det tidigare legat en station på platsen och att det finns gott om plats. En separat studie borde kunna göras av detta. Möjligt att medfinansiera från regional transportplan och/eller EU-stöd?

Bilaga 2: Förslag på samfinansierade åtgärder och projekt

Vi har konstaterat i olika delar av förstudien att det inte går att "runda" Trafikverket vad gäller elektrifieringen, med hjälp av extern finansiering. Däremot har vi vid de samtal och möten som vi haft diskuterat möjligheterna att kombinera den nationella finansieringen med medfinansieringen med EU-medel. Det förutsätter dock en dialog mellan de regionala aktörerna, Trafikverket och Tillväxtverket. Ett problem är att Trafikverket i princip inte får söka EU-medel för åtgärder som inte finns med i nationell plan (om det inte är < 100 MSEK). Om åtgärden finns utpekad och finansierad i nationell plan är den diskvalificerad från finansiering från Regionala fonden.

Vi har också konstaterat i förstudien att elektrifieringen av Västerbotniabanan, i etapper eller i sin helhet, visserligen är den mest angelägna åtgärden, men att mycket kan göras för att förbättra kapaciteten, redan innan denna kan förverkligas. Ju bättre kapacitet, desto mer kan gods- och passagerartrafiken ökas. Ju högre utnyttjande av banan redan idag desto starkare blir argumenten för elektrifiering.

Vi har nämnt att banan tillhör de s.k. Lågtrafikerade banorna i järnvägssystemet. Bland dessa finns både banor som i princip inte används alls, de som används för enstaka godståg, och de som har en stor utvecklingspotential. I Trafikverkets rapport om dessa banor 2015⁷ klassificeras sträckan Hällnäs-Lycksele som en bandel i kategorin "Banor med stora reinvesteringarbehov och behov av smärre investeringar". Däremot så lyfts inte elektrifieringen fram i denna utredning, men det var före Funktionsutredningen och Åtgärdsvalsstudien 2017. Behovet av rälsbyte finns dock med för alla lågtrafikerade banor med räls av typen 46 kg/m, på grund av att denna räls inte längre tillverkas. Hela sträckan Lycksele-Åmsele har denna typ av räls.

Trafikverkets åtgärdslista i ÅVS 2017, kan tjäna som underlag för planering av åtgärder som skulle kunna påskyndas med stöd av extern finansiering, eller genom en kombination av finansieringskällor. Det finns även andra åtgärder som inte tas upp i ÅVS:en. Nedanstående sammanställning bör ses som några exempel. Syftet är att visa på möjliga finansieringskombinationer och vi har inte tagit ställning till projektens inbördes angelägenhetsgrad.

Överlämningsbangård vid Lyckselesågen

Vid det godsseminarium som hölls i Storuman den 2 oktober 2019, framkom att tillverkande industrier efterfrågar omlastningsmöjligheter till tåg i Lycksele. Detta har utretts i olika omgångar men ligger nu på is. Ett förslag var att anlägga en överlämningsbangård på 650 m vid nuvarande industrispår 2 vid gamla Lyckselesågen. För att kunna göra detta krävs att man kan flytta driftsplatsgränsen och infartssignal. I den förenklade SEB Trafikverket gjorde 2013 kostnadsberäknades åtgärden till 121 Mkr, inklusive överlämningsbangård, nytt signalställverk och flytt av driftsplatsgräns.

Det finns goda skäl att undersöka förutsättningarna för att genomföra åtgärden:

- Planera för en genomförandestudie eller funktionsutredning för ett genomförande av överlämningsbangård och flytt av driftsplatsgräns. Denna bör kunna delfinansieras av EU:s Regionala fond men kvarvarande medel under 2020, med medfinansiering från Regionala Transportplanen, Lycksele kommun och Trafikverket. Denna studie bör

⁷ (2015) Trafikverket 2015:238 - Utredning om framtida transportbehov och medelsbehov på det lågtrafikerade järnvägsnätet

inkludera beräkning av hur mycket gods som kan flyttas från väg till järnväg.

- Investeringen skulle denna delfinansieras av Klimatinvesteringsprogrammet (KLIV), om man tydligt kan påvisa tillräckligt stor överflyttning av gods från väg till järnväg, med minskade CO₂-utsläpp. Om investeringen sker efter 2021, skulle EU-stöd kunna komplettera finansieringen, om strukturfondsmedel som idag får användas för infrastruktur i norra Sverige.
- Enligt Trafikverket skulle åtgärden att flytta driftsplatsgränsen en avsevärd kapacitetshöjande effekt, och därmed mycket stor betydelse för godstransporterna. Den skulle därmed kunna kvalificera för finansiering inom Nationella Transportplanens näringslivspott. Den skulle även gynna persontrafiken genom mindre konkurrens om tåglägen och minskad risk för störningar från godstrafiken.

Mötesplats på sträckan Lycksele-Storuman

Det finns motstridiga uppfattningar och viljor vad gäller mötesplats på sträckan. Trafikverket uppger att man kan relativt enkelt bygga en mötesplats, när behovet finns. Den plats man då förespråkar är Kattisavan, 3 mil norr om Lycksele. Det är det billigaste alternativet med en investeringskostnad på c:a 15-20 MSEK. NLC-terminalen i Storuman hävdar att den placeringen inte är optimal och att Åskilje är bästa platsen, samt att kostnaden för den inte bör vara så hög som Trafikverket förutser.

- Det är fullt möjligt att ansöka hos Tillväxtverket om en förstudie för att studera dessa två alternativ, vad gäller funktionalitet, kostnader och genomförbarhet. Denna förstudie bör också inkludera en behovs- och nyttoanalys (SEB).
- Medfinansiering kan vara möjlig från Regionala Transportplanen och Trafikverket, eftersom det handlar om begränsade kostnader.

Tåghållplats i Åmsele

Mötesstationen i Åmsele blev klar hösten 2019. Denna kan med relativt enkla medel kompletteras med perrong för resandeutbyte. Vindelns kommun har under lång tid efterfrågat detta. Kostnaderna för en enklare tågstation ligger av erfarenhet på 10-30 MSEK beroende på utförande. Hållplatsen i Vännäsby kostade när den byggdes c:a 14 MSEK.

- En förstudie för detta skulle möjligen kunna genomföras med stöd från t.ex. Landsbygdsprogrammet eller kvarvarande medel i Regionala fonden, med medfinansiering av Vindelns kommun och Region Västerbotten.
- Investering skulle kunna delfinansieras av Regionala fonden efter 2021 om den får användas för infrastruktur, med medfinansiering av kommunen, regionen och Trafikverket.

Projekt för att utnyttja järnvägen för besöksnäringen

Som nämns i förstudien bör det vara möjligt att genomföra projekt för att förbereda och genomföra satsningar för särskilda tågresor för turismen, t.ex. skidresor eller eventresor.

- För detta skulle mycket väl Landsbygdsprogrammet kunna testas, som man gjort i Rönneby i Dalarna, eller Regionala fondens SME-del. Regionala utvecklingsmedel skulle också kunna prövas.
- Denna typ av projekt handlar sannolikt mer om tjänsteutveckling, än infrastruktur.



företagarna



Studien har samfinansierats av Regionala Fonden – Övre Norrland, Föreningen Blå vägens medlemskommuner, Norrtåg och Region Västerbotten, samt Västerbottens Handelskammare och Företagarna Västerbotten