

**Föreningen Blå Vägens
yttrande över
Trafikverkets förslag till
Nationell plan för
transportinfrastrukturen
2026-2037**

Allmänt

Föreningen Blå Vägen är ett samarbete längs E12 mellan kommunerna Storuman, Lycksele, Vindeln, Vännäs och Umeå. Samarbetet startade redan i mitten av 50-talet och Blå Vägen fick sitt namn 1962. Föreningen fokuserar idag på att utveckla infrastrukturen i den öst-västliga E12-korridoren för att främja förutsättningarna för grön tillväxt. Väl fungerande vägtransporter, järnväg och flyg är helt avgörande för stråkets fortsatta utveckling. Vattenkraftverken längs Umeälven och E12-stråket producerar cirka 7,7 TWh per år vilket utgör omkring 12 procent av totala vattenkraftsproduktionen i Sverige. Skogsnäringen i de norra länen står för en betydande del av landets skogsproduktion och som några exempel kan nämnas att ca 4,4 mdr är direkta skatteintäkter till kommuner och regioner och den ekonomiska aktiviteten som skogsnäringen genererar är enligt SCA:s beräkning ca 52 miljarder kronor årligen. Trots detta kan Blå Vägen konstatera att utöver det utökade bidraget till regionala flygplatser så saknar förslaget till ny Nationell plan helt namngivna satsningar i Västerbottens inland.

E12-stråket är en viktig försörjningskorridor vid kris och krig

Det befintliga stråket E12 genom Norge, Sverige och Finland är en viktig logistik- och försörjningskorridor mellan länderna. Mo i Rana har en isfri, intermodal Atlanthamn och den dagliga färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa har sedan några år förstärkts med världens mest miljövänliga färja. Nu pågår också utredningsarbete finansierat av bland annat finska staten om en fast förbindelse över Kvarken, den så kallade Nordic Connector. Väg E12 samt hamnarna i Mo i Rana och Umeå ingår i EU:s strategiska nät, Ten-T och hamnen i Vasa arbetar för att bli en del av både Ten-E och Ten-T. Hamnarna i Umeå och Vasa är utpekade som strategiskt viktiga ur försörjningsberedskaps- och militär synvinkel, tillika är länken däremellan utpekad som viktig logistiknod. Även flygplatserna i Mo i Rana, Hemavan, Lycksele, Umeå och Vasa samt den intermodala järnvägsterminalen i Umeå är del av EU:s strategiska nät.

Avståndet mellan de av Nato utpekade Atlanthamnarna i Narvik och Trondheim är 90 mil landvägen, och båda stråken som försörjer dessa hamnar har brister i infrastrukturen. E12-

stråket kommer därmed att få en mycket viktig kompletterande försörjningsfunktion till dessa stråk.

Att upprätthålla grundläggande samhällsfunktioner för civilsamhället är avgörande för en robust och motståndskraftig samhällsstruktur. Tillgången till kvalificerad arbetskraft, sjukvård och högre utbildning är centrala delar i detta. Kommunerna längs E12-stråket har tillsammans med Länsstyrelsen, Region Västerbotten, Föreningen Blå Vägen, MidtSkandia och Kvarkenrådet undertecknat ett positionspapper som betonar E12:s betydelse som försörjningskorridor vid kris och krig.

Föreningen Blå Vägen anser att följande åtgärder bör lyftas in i planen:

Uppgradering och elektrifiering av Västerbotniabanan sträckan Hällnäs-Storuman

I en första etapp vill vi se en uppgradering och elektrifiering av sträckan från Hällnäs upp till Lycksele och i nästa steg att elektrifieringen fullföljs upp till Storuman. Om banan Hällnäs-Lycksele hade varit elektrifierad idag skulle det ha funnits persontrafik till Lycksele. Utan elektrifiering har Norrtåg tvingats använda dieseltåg, vilket visat sig innebära en dyr, sårbar och icke klimatvänlig lösning. Detta har i sin tur lett till att persontrafiken har upphört.

En direkt konsekvens av den nedlagda persontrafiken är utmaningar för Lycksele och Umeå sjukhus, som har ett nära samarbete inom patientvård, att klara sin verksamhet. Att upprätthålla Lyckseles sjukhus funktion är viktig ur ett civilförsvarsperspektiv och funktionen är en viktig angelägenhet för hela södra Lappland. Detsamma gäller tillgången till högre utbildning och tillgången till kvalificerad kompetens generellt.

Stråket har en stor betydelse för skogsnäringen och kommer i takt med ökad mängd produktiv skog få än större betydelse. Skogsnäringen, som utgörs av flera nationella företag, är oroad över icke-funktionella järnvägstransporter på Västerbotniabanan. Se bland annat SCA:s rapport om Skogsnäringens betydelse för norra Sverige 2025:1.

Skyfallen under hösten 2025 i Västernorrlands län visade tydligt på behovet av fler fungerande tvärstråk. Ett av problemen som uppstod var att det, på grund av de olika standarderna inom det svenska järnvägssystemet, krävdes omlastning av gods. En upprustning och elektrifiering av Västerbotniabanan underlättar framtida behov av omledning av transporter från anslutande banor.

Upprustningen av banan omfattar bland annat att åtgärda plankorsningar, höja bärigheten till STAX 25 ton (idag saknas 50 kg räler på ca 5 mil), tätare mellan sliparna och heyback-befästning. Helsvetsade räler är inte ett krav men kan förbättra komfort och underhåll.

Blå Vägen vill understryka vikten av att upprusta och elektrifiera Västerbotniabanan sträckan Hällnäs-Lycksele som en första etapp för att:

- Skapa förutsättningar för grön tillväxt i stråket
- Ge möjlighet att upprätthålla ett jämställt och robust civilsamhälle i linje med Trafikverkets mål om ökad motståndskraft och tillgänglighet.
- Möjliggöra hållbara transporter i inlandet och minska beroendet av fossila bränslen, vilket bidrar till att uppnå klimatmålen.

Enligt direktiven ska den samhällsekonomiska nyttan vara vägledande för nya investeringar. Sträckan Hällnäs-Lycksele (bandel 152) har en ny Samhällsekonomisk bedömning framtagen av Trafikverket, som resulterade i en nettonuvärdeskvot (nnk) på -0,10. Det är små marginaler när nnk räknas ut och vid en känslighetsanalys väger nnk för åtgärden snabbt över till noll eller till och med positiv nivå. Den samhällsekonomiska beräkning (2021-06-01) som gjordes inför förra revideringen av planen landade på en robust nnk +1,05!

Åtgärder på E12

Pendlingsstråket Umeå-Vännäs är det mest trafikerade i länet och har identifierats som ett av de **högst prioriterade** i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för E12. En delsträcka av tre, Norrfors-Brattby, har hittills åtgärdats med mitträcke. Objekt Kulla-Norrfors ligger med i förslaget till Nationell plan som ett +10 objekt. Åtgärden är avgörande för att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i en tätbefolkad del av stråket och bör prioriteras i kommande nationella plan.

Sträckan väster om Vännäs är en mycket utmanande del av E12, med extremt varierande trafikflöden och omfattande godstrafik. Förutom ökad framkomlighet krävs åtgärder som tar hänsyn till randbebyggelsen och skapar ett stråk som fungerar för genomfartstrafik, lokalsamhällen, kollektivtrafik och gods. Insatser som bullerskydd, minskade barriäreffekter och förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter är centrala, liksom stigningsfält på strategiska sträckor för att hantera den tunga trafiken och stärka framkomligheten.

Blå Vägen vill se en målstandard på 100 km/h för hela E12 stråket! Förbättringar längs stråket ger betydande samhällsnytta genom kortare restider, ökad punktlighet för person- och godstrafik, bättre förutsättningar för kollektivtrafik, minskade olycksrisker och stärkt regional utveckling.

För att bättre kunna prioritera kommande åtgärder i stråket så efterfrågar Blå Vägen en "nyttoanalys" som ger vägledning kring vilka åtgärder som ger mest nytta för framkomlighet och säkerhet utifrån investeringskostnad.

De regionala flygplatserna är helt avgörande för tillgängligheten i stråket

Flyget är en nödvändig del av ett fungerande transportsystem i regioner med långa avstånd och helt avgörande för att upprätthålla tillgängligheten i stråket, inte minst för sjukvård, forskning och näringsliv. Både Lycksele lasarett och universitetssjukhuset i Umeå är beroende av flygtransporter för patienter från hela norra Sverige. Flygplatsen i Hemavan skapar unika förutsättningar för turismnäringen men också för övrigt näringsliv.

Både Lycksele och Hemavan flygplatser har trafikplikt och upphandlad trafik till Arlanda sex dagar i veckan. Antalet passagerare vid Lycksele flygplats var under 2024 18 100 och Hemavan 14 637. Lycksele flygplats är beredskapsflygplats och därmed kritisk för samhällsviktiga transporter som ambulans-, polis- och brandflyg. Den kan även nyttjas av NATO för tankning vid behov. För framtiden behöver regionalt flyg utvecklas som ökar effektiviteten i den regionala kollektivtrafiken. Detta bör ske parallellt med att tillgänglighetsaspekterna till de orter som idag har trafikplikt och upphandlad trafik fortsätter att gälla. Man bör dessutom använda den EU-standard för tillgänglighet som är något tuffare än den som TrV idag använder (3 timmar, inte dagens 4-5 timmar).

De regionala flygplatsernas funktion är beroende av god tillgänglighet via väg och kollektivtrafik. Det saknas en planering både i Nationell och Regional plan som tar hänsyn till detta.

Att för en relativt liten kommun driva och ställa om en regional flygplats är en mycket tung börda att bära. Förstärkning av det statliga driftsstödet till de regionala flygplatserna från 210 till 528 MSEK/år som föreslås är mycket välkommen. Därtill det något ökade anslaget till beredskapsflygplatser.

Detta räcker dock inte:

- Förslaget till plan saknar en tydlig analys av flygets roll i transportsystemet, särskilt med hänsyn till norra Sveriges behov av god tillgänglighet och konkurrenskraft. Den nationella planen bör redovisa hur dessa trafikslag kopplas samman i strategiska noder utöver Arlanda flygplats och hur investeringar samordnas med flygplatsernas utveckling.
- För att våra regionala flygplatser ska kunna hålla beredskap och öppet för samhällsnyttigt flyg vid sidan av passagerarflyg krävs mer tillskott och en plan – som är statlig.
- För att över tid kunna planera för framtiden för flygplatserna krävs en sammanhållen policy från staten vad gäller regionalt flyg och inrikesflyg – därför är vi positiva att just den frågan utreds nu.
- Med flygplatser som nav växer ekosystem för lokalt näringsliv, transporter, samlingspunkter etc fram. Detta bromsas när man lever med risken att vart fjärde år få stora förändringar i flygtrafik och flygplatsdrift, vilket är fallet med nuvarande system för trafikplikt och upphandlingar
- För ett levande stråk, E12-stråket, måste flygplatserna längs stråket vara livskraftiga och fungerande även för det framtida flyget. Det kommer ett regionalt fossilfritt flyg, det kommer ett ökande behov av säkerhets- och beredskapsrelaterat flyg och det kommer ett ökat flöde av besökare som reser med flyg
- Investeringsmedel för fossilfri infrastruktur måste tillföras: laddare/vätgas/biobränsletankar eller vad som nu kan komma att bli den valda tekniken måste finnas på plats om det skall kunna fungera. Den investeringen kan inte en kommun eller en region ta för en flygplats.

Uppdatering av ÅVS för E12 stråket Mo i Rana-Umeå- Helsingfors inkluderat Nordic Connector

2016 färdigställde Trafikverket en gränsöverskridande ÅVS för stråket med fokus på delen genom Sverige (TRV 2015/108288). Blå Vägen anser att denna ÅVS bör uppdateras med hänsyn till det nya geopolitiska läget och att den kompletteras med aspekter kopplade till stråkets betydelse som försörjningskorridor och för Totalförsvaret. Den bör också möta upp det pågående utredningsarbetet för en fast förbindelse över Kvarken som bland annat finansieras av finska staten, den så kallade Nordic Connector.