



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2024-04-11
Gemensamt remissvar från
Norrbotniabanan AB och
Norrbotniabanegruppen

DNR LI2023/03919
Till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet



Remissvar gällande "Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037, rapport 2024:003"

Norrbotniabanan AB och Norrbotniabanegruppen tackar för möjligheten att lämna remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag. Vårt fokus i remissvaret kommer att ligga på Norrbotniabanan, i övrigt stödjer vi Botniska korridorens yttrande. Vårt remissvar postas även till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Bifogat remissvaret finns allmänhetens starka stöd i form av totalt 34 672 bokade fiktiva resor på Norrbotniabanan. Tre gånger har vi samlat in stöd för Norrbotniabanan kopplat till den nationella planen för infrastruktur genom att boka fiktiva tågbiljetter. 2017 bokades 10 768 biljetter, 2021 bokades 20 047 biljetter. Under vår senaste (och kortaste) kampanjperiod 13 mars–9 april 2024 bokades 3 857 biljetter - vilket innebär 34 672 biljetter totalt!

De 3 857 bokningarna från årets biljettkampanj bifogas remissvaret.



NORRBOTNIABANAN

Sammanfattning

Finansiering av Norrbottenbanan, i sin helhet, måste lösas omgående och skrivas in i det fortsatta arbetet för att skapa en tydlighet för investerare, kommuner och regioner om att Norrbottenbanan ska komma på plats så fort som möjligt för att säkra kompetensförsörjningen, öka kapaciteten för godset och för att säkra den hållbara omställningen som sker i norra Sverige. Dessvärre skapar inriktningsunderlaget en stor otydlighet beträffande realiseringen av Norrbottenbanan.

Trafikverket har olyckligtvis delat upp Norrbottenbanan i två olika etapper med låg nettonuvärdeskvot. Trafikverkets senaste beräkningar för hela Norrbottenbanan visar på en NNK på -0,18, vilket vi anser ska användas i det fortsatta arbetet. Detta är ett väldigt bra resultat för ett järnvägsprojekt på 27 mil och står sig väl mot andra järnvägssatsningar.

Målår måste fastställas för Norrbottenbanan. Det är en grundförutsättning för att berörda kommuner, regioner och inte minst näringslivet ska kunna planera och genomföra sina investeringar. En förutsättning för att ett målår ska kunna bestämmas är att finansieringen omgående löses. Ett snabbt färdigställande är avgörande för att klara kompetensförsörjningen i norr och för att miljardinvesteringarna ska få full effekt. Vi ser positivt på fortsatta diskussioner med både regering och Trafikverket för att åstadkomma en intensifiering av arbetet med Norrbottenbanan.

Organisation av det fortsatta arbetet. Efter fem år av Trafikverkets arbete med Norrbottenbanan finns ett uttalat behov från kommunerna om att utveckla samverkan med Trafikverket för att få större insyn i Trafikverkets arbete och samtidigt säkra att kommunerna inte själva blir en flaskhals i arbetet.

Vi förslår att frågan, om det fortsatta arbetet ska bedrivas i exempelvis bolagsform med staten som huvudägare, analyseras i samarbete med berörda parter. Detta för att hitta former för att effektivisera och skynda på färdigställandet. Ett särskilt infrastrukturbolag skulle dessutom kunna öppna möjligheter till att lösa finansieringen för Norrbottenbanan i sin helhet.

Norrbottenbanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbottenbanan.se

Norrbottenbanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbottenbanan.se



NORRBOTNIABANAN

Färdigställandet av **Norrbotten** brådskar i en expansiv region

I Norrbotten och Västerbotten står industrisatsningar inom fossilfritt stål, gröna batterier och vätgas sida vid sida med kunskapsledare inom tjänstesektorn i ett område med Europas allra bästa sociala hållbarhet enligt EU:s social progress index. Det ger en riktigt stark utgångspunkt för en region som är en av ledarna i en långsiktigt hållbar omställning. Investeringarna stärker hela Sveriges konkurrenskraft och sätter Sverige i ett bra läge inför framtiden. Mycket fokus hamnar på de stora industrisatsningarna, men här finns också nytänkande och växande tjänsteföretag som stärker Sveriges position som kunskapsnation.

Om detta finns alltför lite att läsa om i inriktningsunderlaget. Det behövs en ökad samsyn mellan kommuner, regioner, Trafikverket och regeringen gällande beskrivningen av det som sker i norra Sverige.

Med avsikten av en kustjärnväg och ett redan överbelastat järnvägsnät, i kombination med pågående och kommande gigantiska investeringar i regionen, måste det finnas en ökad tydlighet om att Norrbotten, i sin helhet, ska finansieras och färdigställas, vilket inte inriktningsunderlaget ger. Den nationella planen riskerar i stället att cementera redan befintliga strukturer i stället för att styra mot ett önskat framtidsscenario för att klara samhällsutmaningarna och inte minst klimatet.

Betydelsen av det som nu sker, inte minst för att skapa en fossilfri värld, är inte bara en fråga för norra Sverige utan för hela Sverige, Europa och övriga världen. I denna kontext är utvecklingen i Norrbotten och Västerbotten av stor betydelse för Sveriges fortsatta ekonomiska välstånd.

Bilden av norra Sverige

Trafikverkets prognoser för norra Sverige visar att man uppenbarligen inte har förstått den utveckling som redan sker här, vilket är till stor skada då även bostadsföretag och investerare använder inriktningsunderlaget som guide för att planera kommande satsningar. Trafikverkets beräkningar, som utgår från SCB:s siffror, ger en helt skev bild av den hållbara industriella utveckling som nu sker i norr.

Trafikverket använder sig av SCB:s nationella statistik som bygger på historik och trendframskrivningar, vilket dessvärre ger helt felaktiga antaganden. Om exempelvis Skellefteå skulle planera utifrån SCB:s befolkningsprognos skulle det resultera i att kommunen framöver inte skulle ha tillräckligt med förskolor, gång- och cykelbanor, kollektivtrafik eller bostäder till sina invånare. I stället har kommunen nu bland annat planerat för nio nya förskolor och 6 000 nya bostäder fram till 2030.

Vi har stor förståelse för att Trafikverket behöver modeller och beräkningar i sitt arbete, men dessa måste kompletteras med en beskrivande text om det exceptionella läge som norra Sverige befinner sig i och att det då behövs extraordinära åtgärder.

Norrbotten AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotten.se

Norrbottenregionen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotten.se



NORRBOTNIABANAN

Beräkningar från Norrbottens Handelskammare visar att investeringarna i norra Sverige omfattar över 1 400 miljarder kronor. Det är lika mycket som hela Sveriges inkomster från skatter och mer än 50 gånger mer än den årliga budgeten för vårt lands försvar. Över 10 000 jobb har tillkommit i regionen under de senaste åren och prognosen är att tio gånger fler arbetstillfällen kommer att skapas. Dessa nya arbetstillfällena leder till inflyttning, inte minst från utlandet, då arbetslösheten är väldigt låg i norra Sverige. Både Skellefteå och Umeå växer enormt mycket och flera andra platser i norr står i startgroparna för liknande expansion. Den här utvecklingen har tagit rejält med fart och är väldigt påtaglig i orterna. Bland många åtgärder som krävs för att klara detta är en förstoring av de regionala arbetsmarknaderna den absolut viktigaste åtgärden. Detta kan inte ske utan en väl fungerande kustjärnväg vilket Norrbotniabanan skulle innebära.

För ungefär ett år sedan åkte den europeiska kommissionen till Kiruna inför Sveriges ordförandeskap i EU tillsammans med regeringen. Under de senaste fem åren har också ett flertal beslut fattats som understryker att EU ser norra Sverige som en positiv kraft för hela Europas framtid – med särskild tyngdpunkt på det kunnande inom platsbundna näringar och energi som finns här. Dessutom har de arktiska gränsövergångarna till Finland och Norge fått allt större betydelse med anledning av ett helt nytt geopolitiskt läge. Norrbotniabanan ansluter i norr till Haparandabanan och Malmbanan och knyter samman orter som Boden, Kalix, Haparanda, Gällivare och Kiruna samt söderut till kustnära orter längs den Botniska korridoren. Norrbotniabanan är en samhällskritisk infrastruktur som bidrar med efterlängtd och nödvändig transportkapacitet och som markant ökar förutsättningarna för kompetensförsörjning och tillväxt rejält. Betydelsen av det som nu sker, inte minst för en fossilfri värld, är inte bara en fråga för norra Sverige utan för hela Sverige, Europa och övriga världen.

När? Mycket viktigt att enas om ett målår för banan.

Trafikverkets tveksamheter om att Norrbotniabanan ska ingå i den kommande planen och att Trafikverket arbetar med finansiella målår på nationell nivå och andra målår på projektnivå är frustrerande.

I Trafikverkets regeringsuppdrag i september framkom att ett färdigställande till Skellefteå är möjligt till år 2032 istället för "cirka 2035". Sträckan Skellefteå–Luleå skulle vara möjlig att tidigarelägga till 2036 i stället för "cirka 2040" under förutsättning att finansieringen fortsätter i samma takt som den nationella transportplanen anger. Enligt förordningen för det Transeuropeiska Transportnätet, TEN-T-förordningen, bör dock hela sträckan mellan Gävle och Luleå, inklusive Norrbotniabanan stå klar redan 2030. Trafikverkets projektorganisation och kommunerna Umeå, Robertsfors och Skellefteå har haft 2030 som riktmärke i sitt arbete för färdigställande av den första etappen till Skellefteå. Det kan därför ifrågasättas om Trafikverkets besked verkligen är en tidigareläggning.

Fortfarande saknas ett målår då banan ska vara färdigställd till Skellefteå och i sin helhet till Luleå, vilket är ett stort hinder för att kommuner, regioner och operatörer ska kunna verkställa

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

sina åtaganden som exempelvis att bygga resecentrum och investera i nya tåg. Bidragande till detta är också att finansieringen för Norrbottenregionen i sin helhet inte är löst.

Ett snabbt färdigställande är avgörande för att klara kompetensförsörjningen i norr och för att miljardinvesteringarna ska få full effekt. Vi ser positivt på fortsatta diskussioner med både regering och Trafikverket för att åstadkomma en intensifiering av arbete med Norrbottenregionen.

Vi föreslår därför att regeringen snarast fastställer målår för färdigställande av Norrbottenregionen till Skellefteå och i sin helhet till Luleå.

HUR? Så här kan arbetet påskyndas

Finansiering

Trafikverkets tveksamheter gällande genomförandet av Norrbottenregionen är oroande. I Trafikverkets inriktningsunderlag framkommer att Norrbottenregionen, i sin helhet, endast kan genomföras om regeringen skjuter till ytterligare 20 % till den föreslagna budgetramen alternativt att omprioriteringar görs bland andra planerade nyinvesteringar. Trafikverket har dessutom olyckligt räknat på Norrbottenregionens båda etapper och inte som ett sammanhållet projekt vilket resulterat i två etapper med låga nettonuvärdeskvoter (NNK), trots att Trafikverkets senaste beräkningar för hela Norrbottenregionen visar på en NNK på -0,18. Detta är ett väldigt bra resultat för ett järnvägsprojekt på 27 mil och står sig mycket väl mot andra järnvägssatsningar. Då är det inte heller medräknat att det idag endast finns ett elektrifierat spår mellan Luleå och Umeå (stambanan genom övre Norrland) utan möjligheter till omledning till annat elektrifierat spår.

Trafikverkets beräkningar i inriktningsunderlaget, som utgår från SCB:s siffror, ger en helt skev bild av de investeringar i hållbar produktion som sker i norr. Trafikverkets prognoser för norra Sverige visar att man uppenbarligen inte har förstått den utveckling som redan sker här, vilket är till stor skada då även bostadsföretag och investerare använder inriktningsunderlaget som guide för att planera kommande satsningar. Vem vill satsa i en region där Trafikverket i sina prognoser bl.a. påstår att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen kommer att minska med mellan 3–7 % fram till år 2040, samtidigt som befolkningen minskar och där efterfrågan på bl.a. skog, trä, malm och stål kommer att minska med en nedgång i efterfrågan av godstransporter som följd? Noteras bör att Trafikverket i sitt regeringsuppdrag om "Transportinfrastrukturen i Norr- och Västerbotten" beräknade att sysselsättningen skulle öka med 8 %. Var finns konsekvenserna av så diametralt skilda slutsatser?

Den nu pågående utvecklingen i Norrbotten och Västerbotten är av stor betydelse för Sveriges fortsatta ekonomiska välbefinnande och får inte stoppas av kortsiktiga, och i många avseenden föråldrade regelverk, exempelvis utdragna tillståndprocesser och begränsningar i statens möjligheter att via upplåning finansiera en så viktig transportinfrastruktursatsning som Norrbottenregionen.

Norrbottenregionen AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbottenregiongruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

För att ta bort tveksamheterna om realiseringen av Norrbotniabanan i sin helhet föreslår vi att regeringen accepterar Trafikverkets förslag i regeringsuppdraget om "Infrastruktur i Västerbottens och Norrbottens län" om upplåning som en kompletterande finansiering till anslagsfinansiering samt omgående begär riksdagens tillstånd för en sådan upplåning för att lösa finansieringen av hela Norrbotniabanan.

Organisation av det fortsatta arbetet

Efter fem år av Trafikverkets arbete med Norrbotniabanan finns ett uttalat behov från kommunerna om att utveckla samverkan med Trafikverket för att få större insyn i Trafikverkets arbete och vice versa, säkra att kommunerna inte själva blir en flaskhals i arbetet.

Ett talande exempel är där utredning av statlig väg försenar projekteringen av Norrbotniabanan i Skellefteå. Det är allvarligt när Trafikverkets interna arbeten lägger krokben för varandra trots att kommunen tidigare varit överens med Trafikverket om dragnig och genomförande av förbifart E4 genom Skellefteå. Nu har annan part i Trafikverket åter startat en utredning av förbifarten som sinkar projekteringen av Norrbotniabanan. Dessutom riskerar de båda byggena att genomföras samtidigt och då göra anspråk på samma resurser.

Med fördel skulle arbetet i stället kunna bedrivas via ett särskilt infrastrukturbolag som skulle effektivisera arbetet och ge en större insyn för kommunerna i arbetet samt öppna möjligheter till att lösa finansieringen för Norrbotniabanan i sin helhet. Vi föreslår därför att frågan analyseras i samarbete med berörda parter. Vi har goda erfarenheter från ett sådant arbetssätt genom arbetet med Botniabanan där bland annat ett aktivt arbete gjordes för att behålla kompetensen under hela projektiden.

Vi vill slutligen betona att samarbetet med Trafikverket är gott även om vi, till och från, är av skilda uppfattningar, men vi ser behov av ett ännu större och närmare samarbete vad gäller Norrbotniabanan.

Med vänlig hälsning

Hans Lindberg
Ordförande Norrbotniabanan AB
Hans.Lindberg@umea.se
Tel nr: 090-16 12 01

Lorents Burman
Ordförande Norrbotniabanegruppen
Lorents.Burman@skelleftea.se
Tel nr: 0910-73 50 01

Norrbotniabanan AB
Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen
Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

Kontaktpersoner

Gusten Granström
Vd Norrbotniabanan AB
Gusten.Granstrom@pitea.se
070-665 57 85

Elisabeth Sinclair
Projektledare Norrbotniabanegruppen
Elisabeth.Sinclair@skelleftea.se
0730-59 60 10

Norrbotniabanegruppen är en intresseorganisation som arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra samt intensiviera arbetet med förverkligandet av Norrbotniabanan hos beslutsfattare och aktörer. Norrbotniabanegruppen bildades 1999 och finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, Region Norrbotten, Region Västerbotten. Samt näringslivet Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggmästareförenings Fastighets AB, Billerud, LKAB och StudentConsulting.

Norrbotniabanan AB bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

Norrbotniabanan AB ger projektet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform. Bolaget företräder och samordnar berörda kommuner och regioner i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU.

Norrbotniabanan AB
Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen
Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se