



# NORRBOTNIABANAN

2016-02-24

N2015/4305/TIF  
Näringsdepartementet,  
103 33 Stockholm

## Remissvar angående inriktningsplaneringen inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029



© Anders Eriksson

Bilden visar ett av två rälsbrott i maj 2013 söder om Jörn. När stambanan genom övre Norrland mellan Vännäs och Boden drabbas av rälsbrott får det långtgående konsekvenser för näringslivet. Omledning saknas till annat elektrifierat spår, en sträcka längre än 27 mil. I dagsläget finns endast sju tåglägen kvar mellan Boden och Vännäs räknat i båda riktningarna. Trafikverket skriver i Kapacitetsutredningen 2012 att näringslivet har slutat att efterfråga tider i spår på grund av kapacitetsbristen och robusthet, trots en stark vilja att lyfta över transporter till järnvägen.



# NORRBOTNIABANAN

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett "Inriktningsunderlag" inför infrastrukturplaneringen, perioden 2018-2029. Norrbottenregionen (NBBG) tackar för möjligheten att få lämna yttrande på Trafikverkets inriktningsplanering. Remissvaret skall vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 29 februari 2016.

## Sammanfattning

– Norrbottenregionen vänder sig mot Trafikverkets förslag som **"förutsätter"** att bygget av Norrbottenregionen påbörjas sent under planperioden. Det rimmar illa med EUs och regeringens ambitioner och än värre är att en senareläggning lägger en hämsko på svensk konkurrenskraft, tillväxt och kompetensförsörjningen i norr.

– Trafikverket har helt frångått överenskommelsen om att Sverige tillsammans med övriga medlemsstater i EU ska eftersträva att färdigställa det Europeiska stamnätet för järnväg till år 2030. I förordningen för TEN-T står att medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att stamnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna. Kommissionen ska senast år 2023 genomföra en översyn av stamnätets genomförande och bland annat utvärdera hur bestämmelserna i TEN-T har efterlevts och vilka framsteg som gjorts i genomförandet. Men redan nu, drygt två år efter överenskommelsen och åtta år innan den första översynen, har Trafikverket bestämt sig för att man inte kommer att klara målet med ett färdigställande till år 2030. NBBG vill påminna om att förordningen gäller tills annat besked har fattats och att Trafikverket borde presentera en plan för genomförandet.

– Trafikverket bortser möjligheten till medfinansiering från EU där Norrbottenregionen kan erhålla medfinansiering upp till 50 % för planering och upp till 30 % för bygget. Det är viktigt att vara fortsatt aktiv i EUs process kring det Europeiska stamnätet för att så långt det är möjligt ta del av den medfinansiering som finns och den som med alla sannolikt kommer framöver.

– Norrbottenregionen önskar ett tydliggörande beträffande vilken inriktning Trafikverket föreslår för att uppnå en överföring av långväga godstrafik från väg till järnväg.

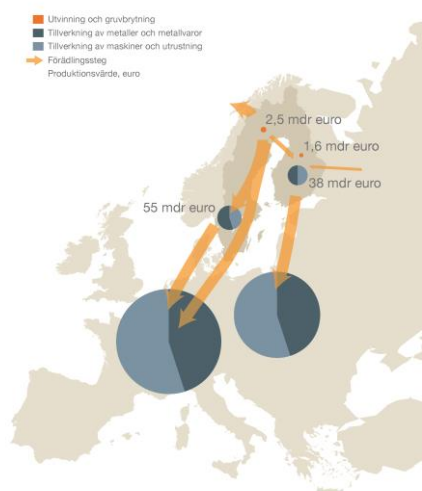


# NORRBOTNIABANAN

## Bakgrund

Norrbottenbanan, en ny järnväg mellan Umeå-Luleå, är den sista länken i den Botniska korridoren. Norrbottenbanan blir en viktig investering för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i norra Sverige, nationellt och internationellt. Norrbottenbanan halverar restiderna, sänker transportkostnaderna och ger äntligen den robusthet som saknas i järnvägssystemet norr om Umeå. Vidare har infrastrukturkommissionen ytterligare flaggat för Norrbottenbanans betydelse genom att peka på möjligheten att vända en del av de stora godsflödena för utskeppning via Narvik för att på så sätt avlasta järnvägssystemet i södra Sverige. Tillsammans med Nya Ostkustbanan (Härnösand – Gävle) och järnvägen genom Bergslagen i den Botniska korridoren bildar projekten en viktig förutsättning för svensk konkurrenskraft, kompetensförsörjning samt EUs råvaruförsörjning.

Barentsområdet med sina sex miljoner invånare är oerhört rikt på råvaror som exempelvis



Av brytningsvärdet på 25 miljarder i Norrbotten vidareförädlas detta till 550 miljarder i Sverige och ytterligare 10 ggr mer ute i Europa

skog och malm. Men avstånden är långa, även i Sverige. Det är därför glädjande att EU 2009 tydligt deklarerade områdets betydelse med det s.k. råvaruinitiativet samt att EU 2013 inkluderade den Botniska korridoren i det Europeiska stomnätet för järnväg där sträckan Umeå-Luleå betraktas som en flaskhals. Inkluderingen visar på korridorens betydelse både nationellt och internationellt och öppnar möjligheter till medfinansiering från EU.

Norrbottenbanan har starkt stöd från näringslivet. I ett regeringssuppdrag från 2011 skriver Trafikverket (TRV2011-89482) *”Dialogen med näringslivet har skett både direkt med enskilda företag och intresseorganisationer. Näringslivets företrädare har god kunskap om villkor för infrastruktursatsningar i landet. De deltar även i nationella forum. Näringslivet har i dialogen tydligt angivit att de står bakom projektet. Den långsiktiga nyttan bedöms vara stor och en viktig förutsättning för fortsatt stark konkurrenskraft.”*

Idag har planeringsarbetet mellan Umeå och Skellefteå återupptagits med hjälp av medfinansiering från Norr- och Västerbotten via de regionala transportplanerna samt EU.

## Att uppnå det transportpolitiska målet

Norrbottenbanegruppen instämmer i Trafikverkets beskrivning om att *”den grundläggande styrningen för utvecklingen av transportsystemet är det transportpolitiska målet om samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna*



## NORRBOTNIABANAN

***och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska vara robust, tillförlitligt, säkert och fungera för alla.***

Bygget av Norrbottenregionens järnväg är av stor betydelse för att uppnå det transportpolitiska målet. Idag saknas robustheten för stambanan genom övre Norrland på grund av det över hundra år gamla beslutet om att frångå standarder och tillåta större lutningar och tvärare kurvor.

Avsaknaden av omledningsmöjligheter mellan Umeå och Luleå till annat elektrifierat spår gör att systemet inte är tillförlitligt vilket slår hårt mot näringslivet, inte minst industrin. Trafikverket har samma uppfattning om Norrbottenregionens järnväg och skriver i underlagsrapporten "Trafikprognoser och samhällsekonomi", ***"Den tillgängliga kapaciteten för godstrafiken ökar också. Tillsammans med Stambanan genom övre Norrland får man dessutom två alternativa sträckningar, med möjlighet till omledning om det skulle inträffa något på den ena eller andra banan. Detta ger redundans i tågsystemet, vilket ofta anges som ett viktigt argument för Norrbottenregionens järnvägs tillkomst. Nyttan av detta är dock inte medräknad i denna analys."***

NBBG menar att avsaknaden av omledningsmöjligheter till annat elektrifierat spår är en så pass allvarlig brist att nyttan av en omledningsmöjlighet borde finnas med i Trafikverkets underlag. Idag förbinds norra och södra Sverige endast med ett enkelspår med sämre standard än normalt och i dagsläget finns endast sju tåglägen kvar, räknat i båda riktningarna, mellan Boden och Vännäs.

Förutom avsaknaden av omledningsmöjligheter finns det idag inte heller någon kustjärnväg som knyter samman städerna längs kusten. Detta försvårar både arbets- och studiependling och i förlängningen ger det bland annat problem med kompetensförsörjningen i norr.

Därför menar NBBG att det brådskar med Norrbottenregionens järnväg för att kunna uppnå det transportpolitiska målet. Vidare saknar NBBG ett tydliggörande beträffande vilken inriktning Trafikverket föreslår för att uppnå en överföring av långväga godstrafik från väg till järnväg.

### **Sen byggstart uppfyller inte EUs eller regeringens ambitioner**

Trafikverket skriver att ***"Norrbotniabanan förutsätts påbörjas sent under planperioden"***. Trafikverket gör också bedömningen att Norrbottenregionens järnväg inte blir färdigställt under planperioden eller till år 2030 och därför inte kommer att belasta vidmakthållandeanslaget med underhållskostnader.

NBBG anser att Trafikverket har fel utgångspunkt i sitt förslag till inriktningsplanering när Trafikverket förutsätter att Norrbottenregionens järnväg ska starta sent under planperioden. Regeringen har tydligt deklarerat att man vill se en byggstart under 2018, vilket Trafikverket helt har lämnat därhän.

EUs medlemsstater har dessutom åtagit sig att eftersträva ett färdigställande av det Europeiska



## NORRBOTNIABANAN

stomnätet till år 2030. I förordningen för TEN-T står att medlemsstaterna ska vidta lämpliga åtgärder för att stomnätet ska kunna utvecklas så att det överensstämmer med bestämmelserna. Kommissionen ska senast år 2023 genomföra en översyn av stomnäts genomförande och bland annat utvärdera hur bestämmelserna i TEN-T har efterlevts och vilka framsteg som gjorts i genomförandet. Men redan nu, drygt två år efter överenskommelsen och åtta år innan den första översynen, har Trafikverket bestämt sig för att man inte kommer att klara målet med ett färdigställande till år 2030. NBBG vill påminna om att förordningen gäller tills annat besked har fattats och att Trafikverket borde presentera en plan för genomförandet.

NBBG anser inte att det är tillfredsställande att Trafikverket redan i ett så tidigt stadium säger nej till att färdigställa projektet i tid. En senareläggning av bygget av Norrbotniabanan lägger en hämsko på svensk konkurrenskraft, tillväxt och kompetensförsörjning i norr.

### **Trafikverket bortser från medfinansiering**

Genom att senarelägga Norrbotniabanan och därmed avvika från planen om ett färdigställt Europeiskt stomnät åsidosätter Trafikverket möjligheten till omfattande medfinansiering från EU. I dagsläget finns det möjlighet för utpekade flaskhalsar, ex. Norrbotniabanan, i det Europeiska stomnätet att erhålla medfinansiering på upp till 50 % planeringen och upp till 30 % av byggkostnaderna. Det är viktigt att vara fortsatt aktiv i EUs process kring det Europeiska stomnätet för att så långt det är möjligt ta del av den medfinansiering som finns och den som kommer framöver.

### **Regionens bidrag för ett färdigställande 2030**

Som nämnts tidigare har Norrbotniabanan AB, där Trafikverket är partner, beviljats medfinansiering från EU med 100 miljoner SEK genom att Norr- och Västerbotten tillsammans har lagt 100 miljoner SEK (20 resp. 80). Detta har möjliggjort en start av järnvägsplanarbetet mellan Umeå och Skellefteå samt bygghandlingar för banans 10 första km mellan Umeå och Dåva. Arbetet pågår för fullt.

Regionens åttagande ligger i linje med det regeringsuppdrag som Trafikverket redovisade 2012 (TRV2011-89482) där Trafikverket skriver att ***"Möjligheten att fortsätta planeringsarbetet direkt bör övervägas."***, ***"En särskilt kortsiktigt överenskommelse kan sökas med regionala intressenter ex. Norrbotniabanan AB för att finansiera fortsatt planeringsarbete fram till dess att en förhandlingsperson presenterar sitt arbete. En hög grad av regionalt risktagande bör ingå i en kortsiktig finansieringslösning"***

Trafikverkets inriktningsförslag angående Norrbotniabanan går stick i stäv med Trafikverkets inställning från 2012 och går dessutom emot regeringens vilja om en byggstart år 2018.



# NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2016-02-24

Lorents Burman  
*Ordförande Norrbotniabanegruppen*

Elisabeth Sinclair  
*Projektledare Norrbotniabanegruppen*