



NORRBOTNIABANAN AB

Regeringskansliet
Infrastrukturminister Thomas Eneroth
Näringsminister Ibrahim Baylan

Piteå 2021-01-04

Remissvar på "INRIKTNINGSUNDERLAG FRÅN TRAFIKVERKET INFÖR INFRASTRUKTURPROPOSITION 2021 OCH NATIONELL PLAN 2022"

Norrbotten AB som representant för Region Norrbotten, Region Västerbotten, kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda får härmed avlämna sitt remissvar/synpunkter avseende ovanstående underlag.

Allmänt

Allmänt konstaterar vi att många av TrV's analyser och konsekvensbeskrivningar är svåra att förstå och att utläsa i de slutsatser som man kommit fram till. I underlaget som avser förslag på fördelning av tillgängliga ekonomiska ramar prioriterar starkt drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Detta innebär att nyinvesteringsverksamheten saktar ner. Detta sätter också ett starkt fokus på objekt i södra Sverige vilket i praktiken gör att satsningar i norra Sverige i princip kommer bort i TrV's underlag. Vi har stor förståelse för det stora reinvesteringsbehov som finns i det svenska järnvägsnätet men konstaterar dock att inriktningen i underlaget innebär att nyinvesteringar inte minst i norra Sverige i det närmaste helt trängs ut.

Norrbotten AB – ett påbörjat projekt

TrV betonar i sitt underlag att byggstartade projekt ska färdigställas. Vi delar denna uppfattning som känns som en självklarhet. Det är i detta sammanhang viktigt att betona att Norrbotten AB i högsta grad är ett byggstartat projekt. Första spadtaget togs av statsministern i närvaro av infrastrukturministern och TrV's Generaldirektör redan hösten 2018 och den första delsträckan mellan Umeå och Däva är nu planerad, upphandlad och i full produktion. Finansiering av halva sträckan mellan Umeå-Skellefteå, ca 7 mdr finns i nuvarande nationella plan. Märkligt är att oaktat detta föreslår TrV att bygget ska pausas när denna sträcka är färdigbyggd. Mot denna bakgrund saknar vi saknar logiken och konsekvensen i denna slutsats.

Enligt TrV's underlag skulle detta innebära att trafikeringen till Skellefteå skulle kunna starta först 2034 med påföljden att Norrbotten AB till Luleå uppskattningsvis skulle kunna vara klar någon gång mellan 2044-2047. Detta är naturligtvis fullständigt orimligt. Att pausa ett



NORRBOTNIABANAN AB

pågående byggprojekt innebär enorma uppstartskostnader och fördyringar. De tidiga nyttor som man också går miste om skulle exempelvis kraftigt försämra den svenska basindustrins internationella konkurrenskraft i en tid när den istället måste stärkas för att klara en långsiktig överlevnad.

Den ”döda handen”

Utöver detta skulle bl.a. den ”döda hand” i form av beslutade järnvägsutredningar som finns och som omöjliggör investeringar i stora delar av de berörda kommunerna, komma att kvarstå i ytterligare ca 25 år. Tanken svindlar och står i direkt motsats till innehållet i januariavtalet som betonar att arbetet med Norrbottenbanan ska intensifieras. Detta påtalas och betonas också i regeringens medskick till TrV inför detta uppdrag. Tyvärr utan att beaktas i underlaget.

Motstående analyser och slutsatser

I underlaget beskrivs Norrbottenbanan enbart till Skellefteå. Att göra lönsamhetskalkyler på en halv Norrbottenbanan känns meningslöst då det innebär att stora befraktare inom basindustrin exkluderas från att kunna nyttja banan. Samma gäller avseende möjligheten till arbetspendling. Här beskrivs också nödvändigheten att skyndsamt bygga sträckan Skellefteå-Luleå för att kunna möta de stora investeringsbehov som annars måste åtgärdas på Norra Stambanan. Vi delar denna uppfattning men konstaterar tyvärr ändå att TrV trots ovanstående slutsatser, trots regeringens medskick och trots innehållet i januariöverenskommelsen märkligt nog ändå inte beaktat detta i sitt underlag utan föreslår att byggandet av Norrbottenbanan ska pausas.

Utveckling/investeringar i Norra Sverige

Tvärtemot den verklighet som gäller redovisar TrV sammantaget en dyster bild av utvecklingen i norra Sverige. I TrV's underlag bedöms befolkningsutvecklingen i Norra Sverige bli starkt negativ under de kommande åren. Det faktum att det under kommande 20-årsperiod kommer att ske, och som redan pågår, investeringar på ca 450-850 miljarder kronor i Norr- och Västerbotten. (LKAB's aviserade investeringar i det s.k. Hybritprojektet inkluderat). Dessa investeringar som saknar motstycke i Sverige, nämns överhuvudtaget inte i TrV's analys och förslag. Detta trots att de starkt kommer att påverka tillväxten inte bara i Norra Sverige utan i hela landet. För att fullt ut kunna nå en maximal nytta av dessa investeringar krävs moderna, trygga och klimatvänliga kommunikationer för såväl människor som gods. Självfallet kommer också dessa investeringar att positivt påverka befolkningsutvecklingen i regionen.

Det internationella perspektivet

Vi saknar det Europeiska perspektivet i TrV's analyser. Med all respekt för ett stort reinvesteringsbehov av befintlig järnväg vill vi nog påstå att byggandet av en ny kustjärnväg som en del av ett stort Europeiskt system (ScanMed-korridoren) står sig väl i konkurrensen



NORRBOTNIABANAN AB

om de investeringsramar som kommer att stå till buds. Vår uppfattning är att regeringen ex. vis genom sina ihärdiga och framgångsrika förhandlingar med EU om en förlängning av den s.k. ScanMed-korridoren som EU i närtid förväntas besluta om, också delar denna uppfattning. Det stöd som EU/INEA bidrar med för pågående planeringsarbete bygger i hög grad också på EUs ambition att bygga ett sammanhängande transportsystem genom Europa. Det är naturligt att ett beslut om en förlängning av denna korridor praktiskt fullföljs genom att ”täppa till hålet” i detta system som finns genom avsaknaden av en 27 mil lång järnväg mellan Umeå-Luleå. Så länge som Norrbotten AB inte är byggd kvarstår denna brist.

Slutsatser och krav/förväntningar

I kommande arbete med infrastrukturpropositionen och i revideringen av den Nationella Transportplanen är det av utomordentligt stor vikt att regeringen tydliggör sin avsikt såväl beträffande fortsatt planering som byggande av Norrbotten AB. Vi efterlyser också en tydlig konkretisering av vad som avses med innehållet om ”intensifiering av arbetet med Norrbotten AB” som finns i Januariavtalet. Något som hittills saknas. Detta brådskar då nuvarande projekt som finansieras via EU/INEA och Regionen upphör vid årsskiftet. Avslutningsvis vill vi än en gång upprepa och tydliggöra regionens krav inför det fortsatta arbetet med såväl infrastrukturpropositionen som med revideringen av den nationella planen.

- **Hela Norrbotten AB ska ingå i kommande Nationella Plan**
- **Fortsatt finansiering för byggande av sträckan Umeå-Skellefteå**
- **Finansiering av fortsatt planering av sträckan Skellefteå-Luleå**
- **Revidering/intensifiering av gällande tidplan**

Med vänlighälsning
NORRBOTNIABANAN AB

Hans Lindberg
styrelsens ordf.

Lorents Burman
styrelsens vice ordf.

Gusten Granström
VD

E.u.

Gusten Granström
CEO

Gusten.granstrom@pitea.se

Phone +46(0)706655785