



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2021-01-26

Remissvar till Infrastrukturdepartementet
DNR I2020/02739

Yttrande över ”Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033, alternativt 2022–2037.”

Norrbottenregiongruppen tackar för möjligheten att få lämna remissvar och är mycket positiva till att Trafikverket på kort tid tagit fram ett omfattande material för det fortsatta arbetet med nästa Nationella transportplan.

Bifogat remissvaret finns allmänhetens stöd i form av över 20 000 bokade fiktiva resor längs/och via, Norrbottenregionens stråk genom kampanjen ”Hela Norrbottenregionen. Nu!” Allmänhetens stöd är fortsatt mycket starkt för satsningen på Norrbottenregionen. Vårt remissvar postas även till Infrastrukturdepartementet.

Näringslivets gigantiska investeringar i norr

Trafikverkets inriktningsunderlag är svårgenomträngligt. Dessutom framträder en mycket dystur bild av norra Sverige gällande den förväntade utvecklingen, vilken går tvärtemot den verklighet som gäller. I Norr- och Västerbotten planeras investeringar för över 700 miljarder kronor fram till år 2035 och över hiskeliga 1000 miljarder sammanräknat i norra- och mellersta Sverige.

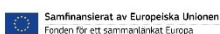
Ett exempel är Europas största batterifabrik, Northvolt ETT, som just nu byggs i Skellefteå och som tas i drift under 2023. Fabriken har idag över 500 anställda och ytterligare 2 500 personer ska anställas fram till 2025. Med kringeffekter kan siffran stiga ytterligare med flera tusen arbetstillfällen.

Detta ställer stora krav på kommunen med nya bostäder och en förbättrad infrastruktur för att klara kompetensförsörjningen till fabriken, men också för de nya etableringar som fabriken för med sig. Hela kuststråket måste bidra för att klara satsningen, men också för att nyttorna ska stanna i regionen. Det blir svårt att klara utan Norrbottenregionen.



NORRBOTNIABANAN

Dessa investeringar, som saknar motstycke i Sverige, nämns överhuvudtaget inte i Trafikverkets analys och förslag, vilket borde nämnas åtminstone i en omvärldsorientering. Investeringarna kommer starkt 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.



Vi är väl medvetna om att Trafikverket är bunden till andra myndigheters prognoser, men trendframskrivningar ger ofta en skev bild och riskerar dessutom att bli självuppfyllande. Befolkningen, ska enligt Trafikverket, kraftigt minska i norra Sverige medan den tvärtom kraftigt ska öka i södra Sverige. I förlängningen kan ett sådant resonemang leda till att man bara ser behov av infrastruktursatsningar i södra Sverige på grund av befolkningsökningen, vilket är olyckligt.

Vikten av att färdigställa Norrbotten i sin helhet

I Trafikverkets inriktningsunderlag, som avser förslag på fördelning av tillgängliga ekonomiska ramar, prioriteras starkt drift och underhåll av befintlig infrastruktur. Detta innebär att satsningar på nyinvesteringar saktar ner. Detta sätter också ett starkt fokus på objekt i södra Sverige, vilket i praktiken gör att satsningar i norra Sverige i princip faller bort ur Trafikverkets underlag.



NORRBOTNIABANAN

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.

Det blir problematiskt när Trafikverket drar slutsatsen att det är mer samhällsekonomiskt försvarbart att låta Norrbotten stanna i Skellefteå och istället satsa på den befintliga stambanan genom övre Norrland. En försiktig beräkning pekar på ett enormt resurskapital slöseri om man bara genomför halva bygget av Norrbotten och får dessutom stora negativa konsekvenser.

Med ett starkt järnvägsnät i norr

Med Norrbotten skapar vi en stark pulsåder för transporter längs kusten och tillsammans med tvärbanorna, stambanan genom övre Norrland och Inlandsbanan ökar tillgängligheten till inlandet för turistnäringen. Mycket pekar också på att utflyttningshastigheten mot kust och storstäder minskar.

Järnvägsnätet i norr med Norrbotten

- Stark pulsåder för transporter.
- Tillgängligheten till inlandet för turistnäringen ökar.



Norrbotten spelar också en viktig roll då den tillsammans med Malmbanan och Haparandabanan ökar kapaciteten och tillgängligheten för person- och godstrafik över gränserna, vilket är av stort värde inte minst för basindustrin och besöksnäringen.



NORRBOTNIABANAN

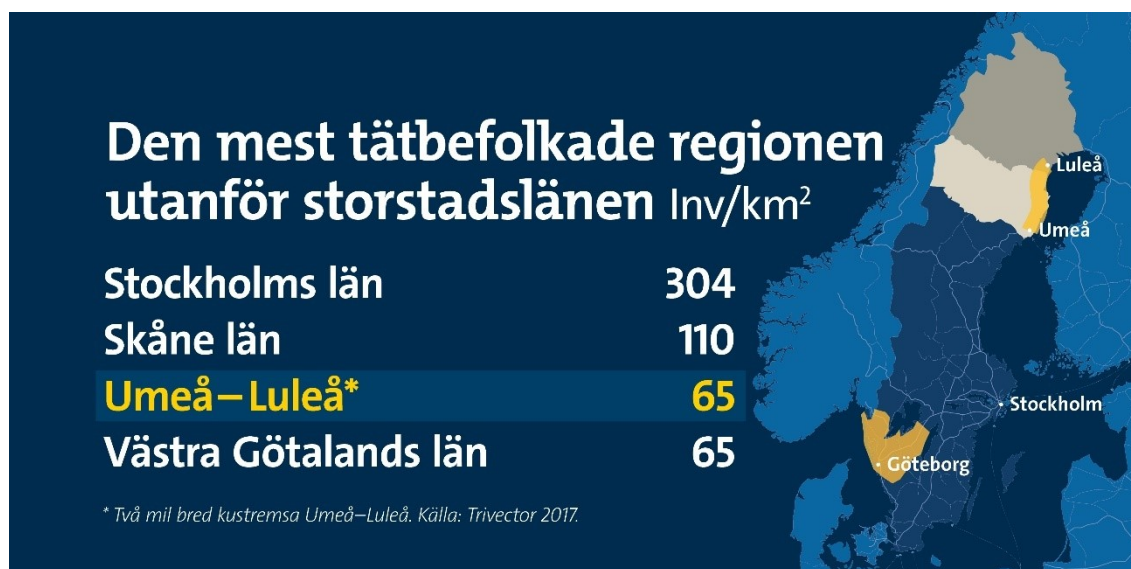
Besöksnäringen är dessutom utpekad av regeringen som en av Sveriges basnäringar då den är personalintensiv och erbjuder många, inte minst unga personer och personer med utländsk bakgrund, ett första steg in på arbetsmarknaden. 2019 sysselsatte besöksnäringen i Swedish Lapland 4562 årsverken och omsatte över drygt sju miljarder kronor 2018.

När besöksnäringen återhämtat sig efter pandemin räknar man med fortsatta ökningar. Tidigare prognoser har talat om en ökning på 3–6 % årligen på det globala planet. Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in i nästa nationella plan. Januariavtalet är tydligt – det ska ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige.

Sveriges mest tätbefolkade stråk efter storstadslänen

Norrbotniabanan är en förutsättning för att klara de utmaningar som uppstår när näringslivet investerar över 700 miljarder de närmaste 15–20 åren. Det gäller både persontransporter för att klara kompetensförsörjningen och de tunga godstransporterna.

Banan knyter samman Sveriges mest tätbefolkade stråk, efter storstadslänen Stockholm och Skåne, i en två mil bred remsa från kusten inåt landet mellan Luleå och Umeå. Idag finns inte en enda meter järnväg mellan kuststäderna.





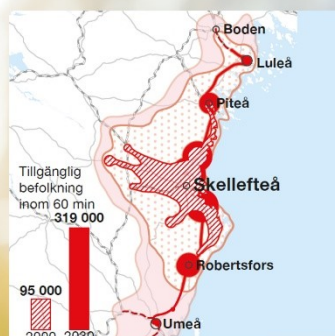
NORRBOTNIABANAN

Med Norrbotniabanan skulle förutsättningarna för exempelvis Skellefteå ändras dramatiskt då en tillgänglig befolkning skulle öka från drygt 95 000 till över 300 000.

Potentiell regionförstoring

- Kompetensförsörjningen
- Ökad godstrafik
- Ökad jämställdhet
- Ökad konkurrenskraft

Källa: ÅF, Arbetsmarknadseffekter - Översiktlig analys avseende stråket Umeå-Skellefteå, rapport september 2017



Illustrationen ovan visar potential avseende regionförstoring. Tillgängligt omland, "best case", baserat på kortare tågrestider.

Regionförstoring ökar jämställdheten

Till skillnad från Trafikverket som skriver att regionförstoring kan ha en "något negativ effekt på jämställdheten" ställer sig regionerna i norr positivt till regionförstoring då det i förlängningen ger ett mindre könsuppdelat näringsliv med hög differentieringsgrad som på så sätt blir mindre sårbart. Ska orter i norra Sverige vara attraktiva måste de kunna erbjuda bra och utvecklande arbeten, ett mångsidigt arbetsliv och en meningsfull fritid för fler kvinnor än idag.

De strukturer i samhället som gör att kvinnor inte kan eller vill utnyttja en ökad tillgänglighet till en större arbetsmarknad kommer att minska, bland annat som en följd av kvinnors längre utbildning och förändrade värderingar. Det innebär att en utveckling av kollektivtrafikens tillgänglighet och räckvidd är ett sätt att främja utvecklingen av jämställdheten, då kvinnor nyttjar kollektivtrafiken i högre grad. Behovet av Norrbotniabanan är med andra stort och bygget pågår för fullt.



NORRBOTNIABANAN

Paus hindrar kommunernas investeringar

Att inte fullfölja bygget av Norrbotniabanan i sin helhet innebär också att en "död hand" fortsatt vilar över kommunerna längs banans tänkta sträckning i form av beslutade järnvägsutredningar.

Särskilt hårt drabbat är Piteå och Luleå. Det omöjliggör investeringar i stora delar av de berörda kommunerna i ytterligare cirka 25 år. Tanken svindlar och står i direkt motsats till innehållet i januariavtalet som betonar att arbetet med Norrbotniabanan ska intensifieras. Detta påtalas och betonas också i regeringens medskick till Trafikverket inför detta uppdrag. Tyvärr utan att beaktas i underlaget.

Norrbotniabanan en förutsättning för klimatomställningen

Transportinfrastruktur spelar en avgörande roll för omställningen av Sverige till det första fossilfria välfärdssamhället. Trafikverket konstaterade redan 2016 i sin rapport "Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser", att nuvarande järnvägssystemet norr om Umeå inte klarar av att möta framtida behov i ett miljöscenario.

Tyvärr drunknar nog denna information, avseende behovet av Norrbotniabanan och de goda effekter som investeringen skulle ge, då rapporten även tydligt pekar ut motsvarande problematik och behov i storstadsregionerna och i stråken mellan dessa. Klimatfrågans ökade tyngd och Sveriges klimatlag förpliktigar.

Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in i nästa nationella transportplan och Januariavtalet är tydligt; *"arbetet för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras"*. Vikten av en effektiv infrastruktur är dessutom avgörande i arbetet med att stötta basnäringen som gör gigantiska investeringar för att nå en hållbar produktion.

Välkommet med ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h

Trafikverket föreslår i sin rapport 2020:090, att hela kustjärnvägen Stockholm–Luleå får 250 km/tim-standard, vilket Botniabanan redan har och som Norrbotniabanan i sin helhet får. Vi välkomnar tankarna om ett sammanhängande nät för snabbtåg upp till 250 km/h, vilket än mer skulle bidra till att uppfylla klimatmålen, knyta samman hela Sverige och ge en långsiktig sammanhållande strategi för det svenska järnvägsnätet. norr om Umeå inte klarar av att möta framtida behov i ett miljöscenario.

Tillsammans med åtgärder i anslutande stråk kan då över två miljoner flygresor flyttas till tåg, något som saknas i Trafikverkets inriktningsunderlag.



NORRBOTNIABANAN

Det internationella perspektivet saknas

Vi saknar det internationella perspektivet i Trafikverkets 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 om de investeringsramar som kommer att stå till buds. Hänsyn måste tas till de stora och växande volymer gods som produceras i norra och mellersta Sverige.

Eftersom det handlar om stora volymer och långa avstånd till de stora marknaderna är åtgärderna i denna del av Sverige av särskild vikt. Transportstyrelsens undersökning visar att kapacitetsbrist i norra Sverige är ett hinder för ökad överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Samtidigt visar Trafikverkets prognoser att transportarbetet ska öka markant de kommande åren. Sverige kan möta det behovet som uppstår genom att bygga klart vår del av EU:s stamnätsskorridorer och viktiga gränsöverskridande stråk. Här är Malmbanan och Haparandabanan samt gränsövergångarna viktiga.



Vår uppfattning är att regeringen exempelvis genom sina ihärdiga och framgångsrika förhandlingar med EU, om en förlängning av den så kallade ScanMed korridoren som EU i närtid förväntas besluta om, också delar denna uppfattning.

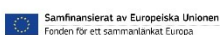
Det är dessutom viktigt för alla civila och militära samarbeten att svensk infrastruktur och trafik går hela vägen fram till Haparanda. Här kan den svenska infrastrukturen och trafiken möta den finska med E4, Haparandabanan och ländernas enda järnvägsförbindelse via järnvägen över järnvägsbron från år 1919 över Torneå älv.

Narviks hamn är Finlands billigaste, snabbaste och miljövänligaste sätt att få tillgång till en isfri hamn mot Atlanten och ett alternativ till en egen finsk ishavsbana. Finland bör därför



NORRBOTNIABANAN

färdigställa sin pågående process och byggande av elektrifieringen av järnvägen mellan Kemi och Haparanda. I samband detta behöver Trafikverket göra anpassningar och mindre ombyggnationer på de finska spåren i Haparanda och snarast frigöra finansiering för detta.



Det stöd som EU/INEA bidrar med för pågående planeringsarbete bygger i hög grad också på EU:s ambitionen 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 Norrbotniabanan inte är byggd kvarstår denna brist.



NORRBOTNIABANAN

Sammanfattning

Trafikverkets inriktningsunderlag, där trendframskrivningar används för att beskriva en förväntad utveckling utan att göra en kompletterande omvärldsanalys och där fokus enbart ligger på att vårda den befintliga infrastrukturen i brist på medel, riskerar att låta viktiga investeringar att skjutas på framtiden eller helt utebli.

Sammantaget blir det svårt att förstå hur Trafikverket tänker att norra Sverige, med ett redan överbelastat järnvägsnät i kombination med pågående och kommande gigantiska investeringarna i regionen, ska klara utmaningarna. Istället riskerar hela planeringen att bli självuppfyllande och cementera redan befintliga strukturer istället för att styra mot ett önskat scenario om framtiden för att klara samhällsutmaningarna, inte minst klimatet.

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 Norrbottenbanan. Vi efterlyser också en tydlig konkretisering av vad som avses med innehållet om "intensifiering av arbetet med Norrbottenbanan" 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 Norrbottenbanegruppens krav inför det fortsatta arbetet med såväl infrastrukturpropositionen som med revideringen av den nationella planen.

- Hela Norrbottenbanan ska ingå i kommande Nationella transportplan.
- Fortsatt finansiering för byggande av sträckan Umeå–Skellefteå.
- Finansiering för planering av sträckan Skellefteå–Luleå.
- Revidering/intensifiering av gällande tidplan.
- Säkra gränsövergångarna för att möta efterfrågan på godstransporter.



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2021-01-26

Lorents Burman
Ordförande
Norrbotniabanegruppen
070-665 57 85

Elisabeth Sinclair
Projektledare
Norrbotniabanegruppen

0730-59 60 10

Bilaga 1 Det finns ett starkt engagemang för att Norrbotniabanan ska byggas i sin helhet, från Umeå till Luleå, det visar Norrbotniabanegruppens kampanj "Hela Norrbotniabanan. Nu!" På kampanjsidan kunde man visa sitt stöd genom att boka fiktiva biljetter på Norrbotniabanan under perioden 4 dec 2020 till 24 jan 2021.

Norrbotniabanegruppen (NBBG) är en partipolitiskt obunden intressegrupp som verkar för att järnvägsbygget mellan Umeå och Luleå, den så kallade Norrbotniabanan, förverkligas.

Norrbotniabanegruppen arbetar med information och opinionsbildning rörande Norrbotniabanan för att förankra projektet hos beslutsfattande aktörer.

Norrbotniabanegruppens arbete stöds av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda samt Region Norrbotten, Region Västerbotten samt företagen Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, BillerudKorsnäs, SCA Munksund, SSAB EMEA, LKAB och Norrbottens Byggmästare Förenings Fastighets AB.