



NORRBOTNIABANAN

N2017/05430/TIF Näringsdepartementet

Yttrande över ”Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029”

Yttrandet lämnas gemensamt av Norrbottenregionen och Norrbottenregion AB. Det är oerhört glädjande att Norrbottenregionen återigen tar plats i den nationella transportplanen och att regeringen varit så tydlig med att den första delsträckan ska påbörjas under 2018. Dessvärre brådskar banbygget för att klara de utmaningar som norra Sverige står inför. Därför har vi följande synpunkter på förslaget till den nationella transportplanen.

Bakgrund

Norrbottenregionen kommer att innebära de största strukturella förändringarna på över 100 år i Norr- och Västerbotten. EU, med dess medlemsstater, har beslutat att det Europeiska stornätet för järnväg skall stå klart år 2030.

De långa avstånden mellan kommuncentra kommer att överbryggas med snabb och effektiv trafik, men än viktigare är att näringslivet kan behålla konkurrenskraften genom att de blir tillgängliga genom tillförlitlig och tillräcklig transportkapacitet.

Med korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer skapar Norrbottenregionen internationell och nationell närhet. Förutom järnvägskapacitet finns ett stort behov av rätt kompetens. Det finns tre bra universitet, attraktiva orter och ett starkt näringsliv och en lägre arbetslöshet än riket i övrigt. Men de långa avstånden gör att det inte alltid hänger ihop. Skellefteå som ligger mitt emellan de tre universiteten har lägre högskoleutbildning än de båda universitetsstäderna, vilket hänger samman med de långa pendlingsavstånden. Detsamma gäller arbetspendlingen där vi i Norr- och Västerbotten arbetspendlar kortare sträckor än i övriga Sverige då avstånden mellan kommuncentra är alltför långa. I förlängningen har de långa avstånden gett en starkt könsuppdelad arbetsmarknad där kvinnor återfinns inom vård och administration och männen inom tillverkning och industrin. Det blir en sårbar arbetsmarknad samtidigt som arbetet med jämställdheten ställs på sparlåga.

Basindustrin i norr har tydligt markerat att på kort och medellångsikt är fortsatt kapacitetsökning och skapande av en modern kustjärnväg, Norrbottenregionen, nödvändig för utvecklingen av en storskalig och miljövänlig basindustri i norra Norge, norra Sverige och norra Finland. På lite längre sikt, en nordlig öst/västlig järnvägsförbindelse.



NORRBOTNIABANAN

I Trafikverkets klimatscenario finns tre tydliga områden i landet med påtagliga kapacitetsproblemen: Malmöregionen, Göteborgsområdet och norra Sverige. Det är inte möjligt att beräkna de exakta nyttorna för respektive del. Det som däremot tydligt framgår är att NBB löser merparten av problemen i norra Sverige (för det nord-sydliga stråket). Utan banan kommer vi inte ens i närheten.

Norrbottenbanan utgör en central del av det svenska och europeiska transportsystemet och öppnar upp en nordlig entré till Sverige med korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer som tillsammans skapar en internationell och nationell närhet. Halverade restider, ökad kapacitet på järnväg, dubbelspårsfunktion tillsammans med stambanan genom övre Norrland och minskade koldioxidutsläpp, vi är väl förberedda på Norrbottenbanan och vad den kommer att bära med sig för regionen, Sverige och EU.

Yttrande

Hela banan i åtanke

- Behåll byggstarten för Umeå–Dåva till 2018.
- Tidigarelagd byggstart mellan Dåva och Skellefteå, i direkt följd till de färdigställda järnvägsplanerna och bygghandlingarna 2020/2021 är av synnerligen stor vikt.
- Vid en tidigareläggning av byggstarten måste finansieringen och resursbehovet lösas i sin helhet. Därför är det av stor vikt att staten och regionernas förhandlingar påbörjas snarast.
- Planeringen till Luleå måste påbörjas år 2020/2021 i direkt anslutning till de färdigställda järnvägsplanerna till Skellefteå.
- Det öppnar en möjlighet till att bygget mot Luleå kan starta i direkt anslutning till att bygget är färdigställt till Skellefteå så att hela banan kan färdigställas i närtid till 2030.
- Vikten av att planeringen fortgår ända till Luleå förstärks ytterligare av det faktum att de utpekade järnvägskorridorerna ligger som en död hand över stora områden och förhindrar exploateringar och investeringar i kommunerna. En avstannad planering förhindrar också rationellt byggande av hela sträckan och omöjliggör möjligheten att få ut tidiga nyttor av banan. Sammantaget riskerar det att i förlängingen fördyra hela projektet.
- I Haparanda-Torneå möts svensk och finsk järnväg och är en av fem utpekade järnvägsnoder i TEN-T utredningen. Dessvärre gör de olika spårvidderna att omlastning, omaxling samt spårvidsväxling måste ske för att överbygga hindren för godstransporter i öst-västlig riktning. Denna funktion måste säkerställas.



NORRBOTNIABANAN

- Sverige bör snarast möjligt ställa sig bakom den norska och finska regeringens förslag att förlänga EUs utpekade stomnätsskorridorer, North Sea-Baltic och Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridors, med den Botniska korridoren och Malmbanan

Bostäder

Norrbotniabanan bidrar till att över 47 000 bostäder ska byggas

Norrbotniabanan bidrar till långt fler bostadsbyggen än de 7 000 bostäder som Trafikverket anger i förslaget till Nationell transportplan. Över 30 års förväntningar på ett förverkligande av banan bidrar till att över 40 000 bostäder, redan nu, ingår i kommunernas bostadsförsörjningsplaner längs NBBs sträckning, utöver den senast uppdaterade siffran på ytterligare 7 000 bostäder.

Det är inte en korrekt bedömning som Trafikverket gör när de endast talar om den senast uppdaterade siffran på ytterligare över 7 000 bostäder som ännu inte lagts in i bostadsförsörjningsplanerna.

Kompetensförsörjning, jämställdhet och kultur

I norra Sverige arbetspendlar vi kortare sträckor i jämförelse med övriga Sverige. Det gäller även det mer tätbefolkade kuststråket mellan Umeå och Luleå. Orsaken är den bristande infrastrukturen och de långa avstånden. Skellefteå, med 13 mils avstånd till Umeå och 8 mil till Piteå, är Sveriges största stad utan dagtågstrafik. Med dagens infrastruktur bil och buss, blir avstånden allt för långa för dagspendling. Det går inte att bygga genare vägar än det finns idag. Under 2017 sänks dessutom hastigheten på vissa delsträckor av E4:an för att klara säkerhetskraven, vilket i tid ökar avstånden än mer.

Samtidigt som arbetspendlingen är låg får också företagen svårt att klara kompetensförsörjningen och de boende får en mindre arbetsmarknad att vända sig till. I förlängningen slår detta mot konkurrenskraften och individens egna möjligheter till val av arbete och bostadsort.

Längs den aktuella kuststräckan ser vi en större könsuppdelad arbetsmarknad än i Sverige i stort. Kvinnor återfinns i större utsträckning inom vård, omsorg och administration och männen inom tillverkning och industrin. Näringslivet blir lågt diversifierat med lägre löner som följd och ett jämställdhetsarbete som stannar av. Ett könsuppdelat näringsliv med låg differentieringsgrad är sårbart.

Idag har flera av företagen ambitiösa jämställdhetsprogram, men som ofta slutar innanför grindarna då samhället i stort inte hinner med i jämställdhetsarbetet. Flera företag vill expandera och bidra till en stark samhällsutveckling, men med den bristande infrastrukturen går arbetet långsamt.



NORRBOTNIABANAN

Kultur och kreativa näringar är viktiga för att skapa attraktiva samhällen. De bidrar till att bredda näringslivet och ger framför allt kvinnor mer plats i samhället. Med Norrbottenregionen skulle fler kunna ta del av kulturutbudet och det skulle avsevärt förbättra möjligheten för kulturen att på ett effektivt sätt möta sin publik på plats.

Miljö

Norrbottenregionen viktig för klimatet

I Trafikverkets klimatscenario, som redovisades 2016, finns tre tydliga områden i landet med påtagliga kapacitetsproblemen: Malmöregionen, Göteborgsområdet och norra Sverige. Det är inte möjligt att beräkna de exakta nyttorna för respektive del. Det som däremot tydligt framgår är att NBB löser merparten av problemen i norra Sverige (för det nord-sydliga stråket). Utan Norrbottenregionen kommer vi inte ens i närheten av att år 2030 ha 70 procents lägre användning av fossil energi i vägtrafiken, genom att exempelvis lägga om transporterna på järnväg.

Basindustrin i norr är centrala i arbetet för att minska CO₂-utsläppen. Men för att detta ska kunna ske måste bristerna i transportinfrastrukturen byggas bort. En betydande flaskhals är sträckan Umeå–Luleå där det saknas omlidningsmöjligheter i händelse av trafikstörningar.

Norrbottenregionen skulle bidra stort till utvecklingen av storskalig och miljövänlig basindustri i norra Sverige.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis är NBBAB och NBBG oerhört glada för att bygget av Norrbottenregionen äntligen startar. För att projektet ska ha så goda möjligheter som möjligt att hålla kostnader nere under byggfasen och få ut så tidiga nyttor som möjligt vill NBBAB och NBBG att regeringen i sitt beslut tydliggör att hela Norrbottenregionen ska byggas så att planeringen kan fortgå ända till Luleå. Detta medan bygget, till att börja med, genomförs mellan Umeå och Skellefteå med en tidigarelagd byggstart.

Det öppnar upp möjligheten, vid en senare revidering av den Nationella transportplanen, för att bygget till Luleå kan påbörjas i direkt anslutning till att bygget står klart till Skellefteå runt 2025. Målet bör vara ett färdigställande av hela banan till år 2030.

NBBAB och NBBG vill att det tydligt framgår i den nationella transportplanen att de gränsöverskridande transporterna i Haparanda–Torneå säkerställs på ett tillfredsställande sätt.



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2017-11-28

Lorents Burman
Ordförande NBBG
070-665 57 85

Elisabeth Sinclair
Projektledare NBBG
0730-59 60 10

Hans Lindberg
Ordförande NBBAB

Gusten Granström
VD NBBAB

Norrbotteniabanegruppen (NBBG) är en partipolitiskt obunden intressegrupp som verkar för att järnvägsbygget mellan Umeå och Luleå, den så kallade Norrbotteniabanen, förverkligas. Norrbotteniabanegruppen arbetar med information och opinionsbildning rörande Norrbotteniabanen för att förankra projektet hos beslutsfattande aktörer. Norrbotteniabanegruppens 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.

Norrbotteniabanen AB bildades 2008 för att skapa en juridisk och organisatorisk plattform, framförallt för arbetet med finansieringen av banan. 2015 kunde bolaget och trafikverket med stöd av den svenska regeringen söka medfinansiering hos EU för planering av etappen Umeå-Skellefteå. EU beviljade ansökan och idag pågår planeringen för fullt längs hela etappen. Bolaget ägs av Region Norrbotten, Region Västerbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

Bilaga 1 Det finns ett starkt engagemang hos allmänheten i Norr- och Västerbotten för att Norrbotteniabanen ska byggas. Därför lanserade Norrbotteniabanegruppen i april kampanjen "Bygg Norrbotteniabanen Nu" för att ge allmänheten en chans att visa sitt stöd för banbygget genom att boka en eller flera fiktiva resor på banan. Med vårt gemensamma remissvar bifogar vi nu det totala antalet bokningar och hoppas att vi inom sinom tid ska kunna förverkliga bygget av hela Norrbotteniabanen.

Bilaga 2 I norr står Haparandabanan klar och i söder Botniabanen. Kvar i mitten saknas 27 mil ny järnväg. Detta illustreras med den bifogade tumstocken och tanken "Tänk om 27 cm skulle saknas".