



NORRBOTNIABANAN

DATUM 2022-02-23

DNR I2021/02884

REMISSYTTRANDE "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033".

Norrbotniabanegruppen och Norrbotniabanan AB lämnar ett gemensamt yttrande.

Yttrande över "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033"

Det är oerhört glädjande att Norrbotniabanan, i sin helhet, föreslås ingå i den Nationella infrastrukturplanen! Dessvärre är banans första etapp mellan Umeå och Skellefteå senarelagd, finansieringen ofullständig och det saknas målår för banans färdigställande i Trafikverkets förslag till ny plan. Detta äventyrar de mervärden som näringslivets gigantiska investeringar, i Norrbotten och Västerbotten, skapar samt även möjligheterna till medfinansiering från EU. Såväl berörda kommuner, regioner och inte minst näringslivet, behöver tydliga tidplaner för att klara sina åtaganden i processen med realiseringen av Norrbotniabanan.

Regeringen och dess samarbetspartier har länge förespråkat en intensifiering av planering och bygge av Norrbotniabanan, men i Trafikverkets förslag på plan saknas åtgärder för ett intensifierat arbete. Vi yrkar på att arbetet intensifieras genom att bygget påbörjas från båda hållen eller längs flera delsträckor.

Ett snabbt färdigställande av banan i sin helhet ger de nyttor som efterfrågas i samband med näringslivets gigantiska investeringar och säkrar de klimatomställningar som sker i norr genom ökad järnvägskapacitet både för godstransporter och persontrafik, varav den sista är en förutsättning för att klara utmaningarna med kompetensförsörjningen.

Av utomordentligt stor vikt är nu att finansiering av fortsatt planering och byggande för sträckan Skellefteå–Luleå säkerställs så att planeringen kan ske utan avbrott och bedrivs med stor intensitet. Avsaknaden av färdiga planer får inte sinka fortsatt finansiering och fysiskt byggande av denna sträcka.

Färdiga planer öppnar upp möjligheten för att bygget till Luleå kan påbörjas i direkt anslutning till att bygget står klart till Skellefteå. Målet bör vara ett färdigställande av hela banan i närtid till år 2030, som EU har angett som målår för färdigställandet av det europeiska stornätet för EU.

Norrbotniabanan AB och Norrbotniabanegruppen vill att det tydligt framgår i den nationella infrastrukturplanen att de gränsöverskridande transporterna i Haparanda–Torneå säkerställs på ett tillfredsställande sätt. Vi ser också på behovet av att Botniska korridoren samt Malmbanan byggs ut i sin helhet.



NORRBOTNIABANAN

Norrbotniabanan AB och Norrbotniabanegruppen stödjer Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h, men att utbyggnadstakten måste öka.

Bakgrund

Norrbotniabanan innebär den största strukturella förändringarna på över 100 år i Norrbotten och Västerbotten. Idag ingår Norrbotniabanan som ett prioriterat projekt i den största av EU:s nio utpekade stomnätsskorridorer som medlemsstaterna beslutat ska stå klara till år 2030.

Norrbotniabanan utgör en central del av det svenska och europeiska transportsystemet och öppnar upp en nordlig entré till Sverige genom att korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer, som del i en länk mellan norra Norge, Finland, nordvästra Ryssland och den europeiska kontinenten.

Banan ger halverade restider, ökad kapacitet på järnväg och en dubbelspårsfunktion tillsammans med stambanan genom övre Norrland samt minskade koldioxidutsläpp.

Norrbotniabanan kommer att vara en av de hörnstenar som i hög grad bidrar till utvecklingen för regionen, Sverige och EU. Trafikverket skriver helt riktigt i sitt underlag om Norrbotniabanan:

”Norrbotniabanan är av strategisk betydelse för Sveriges industri och Europas råvaruförsörjning. Västra, centrala och södra Europa är beroende av förstärkta transportmöjligheter för råvaror från norra Europa.

Även södra Sverige är beroende av råvaror och förädlade produkter från norra Sverige för sin sysselsättning i form av ytterligare förädling. För att kunna utvinna och förädla råvarorna krävs ekonomiska förutsättningar i form av bl. a. en väl fungerande infrastruktur. Konkurrenskraften i dessa senare förädlingssteg förbättras om transportinfrastrukturen förstärks med Norrbotniabanan.”

Regionalt minskar de långa avstånden mellan kommuncentra, vilket är av stor vikt när basindustrin i norr investerar gigantiska summor för utvecklingen av en storskalig och miljövänlig basindustri i norra Norge, norra Sverige och norra Finland.

Synpunkter

• NORRBOTNIABANAN NÖDVÄNDIG FÖR ATT KLARA KLIMATOMSTÄLLNINGEN

Investeringar i en hållbar infrastruktur måste gå hand i hand med basindustrins gigantiska investeringar, i en hållbar produktion, som sker i Norrbotten och Västerbotten just nu.

Den svenska järnvägen lider av eftersatta investeringar sedan lång tid tillbaka. Basindustrins klimatomställningar är ett utmärkt tillfälle, eller snarare en nödvändighet, för att samtidigt investera i en hållbar infrastruktur. De båda kommer att förstärka varandra och skapa stora mervärden vad gäller att minska koldioxidutsläppen, klara kompetensförsörjningen och samtidigt behålla konkurrenskraften.



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se



region
västerbotten



REGION
NORRBOTTEN

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

Sedan tidigare vet vi att Norrbotten minskar CO₂ utsläppen med ca 80 000 ton per år och är en förutsättning för att minska CO₂ utsläppen med 70 % till år 2030. Bättre tidpunkt att genomföra Norrbotten än just nu finns inte.

Det är glädjande att Trafikverket föreslår att medel avsätts till Länsstyrelserna för att de ska ha tillräckligt med resurser för sitt arbete med Norrbotten och inte bli en bromskloss i den fortsatta processen. Dessvärre har de synpunkter som lämnats från landets länsstyrelser inte hörtsammats.

Hantering av pengarna bör INTE ske enligt Trafikverkets förslag då det är problematiskt att Trafikverket föreslår att pengarna bara kan användas till miljöbalks-relaterade frågor. Det skulle tex innebära att pengar inte kan användas för arkeologi mm som varit en stor del av problemen i Västerbotten. Vi förordar i stället en enkel, förutsägbar och tillitsbaserad finansieringsmodell enligt länsstyrelsernas förslag, vilket minimerar administration och möjliggör att resurserna används där de bäst behövs.

• DET SAKNAS MÅLÅR FÖR HELA NORRBOTNIABANANS FÄRDIGSTÄLLANDE

I regeringens direktiv till Trafikverket står att "...*Utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas inom planperioden.*"

Det är enormt glädjande att Trafikverket föreslår att Norrbotten, i sin helhet, ska ingå i den nationella infrastrukturplanen för åren 2022–2033. Men det är mycket bekymmersamt att Trafikverket inte kan ange ett årtal för banans färdigställande och dessutom föreslår att Norrbotten första etapp mellan Umeå och Skellefteå ska senareläggas och färdigställas först efter 2033 trots att regeringen skriver "*De etapper av Norrbotten som ingår i nu gällande plan (Umeå – Däva, och (Umeå) Däva – Skellefteå) ska genomföras.*" Inte ens i Trafikverkets särskilda uppdrag gällande "Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industri-investeringarna i Norrbottens län och i Västerbottens län" har Trafikverket i sin basprognos för 2040 med Norrbotten.

För näringslivet, som gör det så nödvändiga investeringarna för klimatomställningen, och för kommunerna som ska planera för resecentrum och anslutande stråk och för regionerna som medverkar i den tillväxt som pågår i norr samt till nytta för hela Sverige, är det viktigt att regeringen fastställer ett årtal för banans färdigställande på samma sätt som EU, med dess medlemsstater, fastställt ett årtal för när det europeiska stomnätet ska stå klart.

Eftersom Trafikverket inte redovisar hur man ställer sig till Sveriges åtagande om ett färdigställande till år 2030 är det viktigt att regeringen tydliggör hur Sverige ställer sig till sina åtaganden inom TEN-T med målet 2030 för stomnätet och 2050 för det övergripande nätet.

• PLANERINGEN FÖR ATT BYGGA NORRBOTNIABANAN I SIN HELHET SKA INTENSIFIERAS

Regeringen skriver i direktivet till Trafikverket "*och planeringen för att bygga Norrbotten i sin helhet ska intensifieras.*" Trots att denna skrivning, mellan regeringen och dess samarbetspartier, funnits alltsedan Januariavtalet, saknar vi Trafikverkets tolkning och förslag



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



Norrbotten AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotten.se

Norrbottengruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotten.se



NORRBOTNIABANAN

till intensifiering. Trafikverket föreslår visserligen i sitt förslag att planeringen ska fortsätta norrut, men bromsar färdigställandet av Norrbotniabanans första etapp.

Vi föreslår att både planering och byggande påbörjas från båda hållen eller längs flera delsträckor. Detta skulle även ge goda möjligheter att hålla nere kostnaderna under byggfasen. För att en intensifiering av arbetet ska kunna ske måste tidplan och finansiering anpassas. Fastställda planer är också en nyckel för fortsatt finansiering och fortsatt byggande av sträckan Skellefteå–Luleå.

• FINANSIERINGEN MÅSTE LÖSAS I SIN HELHET

Trafikverkets förslag till lånefinansiering som kan bli en delfinansiering av Norrbotniabanan är alldeles för liten och ofullständig. Dessutom kräver ofta mer omfattande lånefinansieringar och bolagiseringar tid för utredningar och beslut. Detta kan sinka bygget av Norrbotniabanan i tid, vilket måste undvikas.

Förlängningen av EU:s stomnätsskorridorer innebär stora möjligheter att söka medfinansiering för genomförandet av Norrbotniabanan med upp till 50 % för planering och upp till 30 % för bygget. Detta erbjudande finns endast under en begränsad tid och regeringen måste därför säkerställa att Trafikverket och intressenter samarbetar för att söka medfinansiering från EU.

Regeringen skriver i direktivet *”Regeringen anser att det är fortsatt viktigt att Sverige aktivt främjar ett sökande av bidrag från Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) ...”* och vi instämmer i detta. Vi föreslår också att dessa medel skall tillfalla projektet direkt och inte som det är nu Trafikverkets gemensamma kassa. Det skulle öka incitamenten för Trafikverket och projektets intressenter att söka medfinansiering från EU.

• SAMARBETE FÖR FORTSATT UTREDNINGAR AV METODER

Trafikverket flaggar för behov av fortsatta utredningar av metoder och planeringsmodeller som möjliggör hänsynstagande till de stora och snabba omställningar som gängse metoder med trendframskrivningar i befolkningen och tillväxt har svårt att hantera, inte minst för norra Sverige med anledning av de stora investeringar som görs här.

Som tidigare nämnt är vi kritiska till att Trafikverket i sina basprognoser för 2040 i *”Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens län och i Västerbottens län”* inte har med Norrbotniabanan i deras framtidsresonemang. Vad är det för framtid som Trafikverket planerar för?

Därför, menar vi, att det är av största vikt att utredningar av metoder och planeringsmodeller sker i nära samarbete med berörda regioner, länsstyrelser och kommuner och vi föreslår att Trafikverket bildar en arbetsgrupp med kommuner och regioner.

Vi vill även betona betydelsen av samplanering av flera projekt och samverkan mellan alla intressenter för snabbare framdrift av projekt, något som även Peter Larsson, regeringens samordnare för större etableringar i norr trycker på. Ett bra exempel på detta är samarbetet *”Accelererad grön omställning i Norrbotten”* (AGON), som drivs av Länsstyrelsen i



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



region
västerbotten



REGION
NORRBOTTEN

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

Norrbotten tillsammans med Luleå kommun, för att effektivisera och framför allt snabba på regeltillämpningen i tillståndsprocessen. I AGON ingår exempelvis berörda kommuner, H2GS, LKAB, TRV, Sjöfartsverket, Länsstyrelsen m.fl. som är en del av tillståndsprocessen för att effektivisera utbyggnaden av svenska kraftnät. Det vore föredömligt om detta arbetssätt kunde implementeras i arbetet med Norrbotniabanan för snabbare framdrift.

Det är även angeläget med en fortsatt samverkan mellan Trafikverket, regioner och kommuner, inte minst via Norrbotniabanan AB och Norrbotniabanegruppen, gällande finansiering och information om Norrbotniabanan.

• ETT SAMMANHÄNGANDE JÄRNVÄGSNÄT FÖR 250 km/h

Norrbotniabanan stödjer Trafikverkets förslag att rusta upp valda sträckor av befintlig järnväg till ett sammanhängande nät för 250 km/h, men anser att takten är på tok för låg. I enlighet med TEN-T behöver vi år 2030 ha en tillförlitlighet järnväg som tillåter tyngre, längre och snabbare tåg.

Vi vill också passa på och trycka på att det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS måste införas nationellt på ett sätt som är harmoniserat med övriga Europa och som minimerar störningar. Om en senareläggning inverkar menligt på Norrbotniabanans funktion vore det mycket olyckligt.

• GRÄNSÖVERSKRIDANDE STRÅK OCH TRAFIKERING

I norra Sverige finns gränsöverskridande transport till två grannländer som dessutom är några av våra största import- och exportländer, större än många av länderna på kontinenten. Gränsövergången Haparanda – Torneå omfattas av två av EU:s nio stomnätsskorridorer, Skandinavien – Medelhavet (ScanMed) och Nordsjön – Östersjön. I Bottenviken ligger dessutom Luleå hamn som är en av EU:s prioriterade stomnätshamnar med koppling till den för Sverige och Finland mycket viktiga Narviks hamn i Norge, som även den ingår i ScanMeds-korridorerna ena förgrening.

Även Norge och Finland satsar på infrastrukturen och därför borde det i Sveriges nationella infrastrukturplan vara tydligt hur Sverige avser att samplanera sina åtgärder med grannländerna. Detta för att undvika administrativa och tekniska hinder när ett land genomfört investeringar som är till fördel för de gränsöverskridande transporterna samt möjlighet att enskilt, eller tillsammans, söka medfinansiering från EU. Exempelvis är gränsterminalen i Haparanda av nationell och internationell betydelse som måste utvecklas för att hantera alla sorter gods och lastbärare för öka effektiviteten för transporter i båda korridorerna.

På samma sätt skapar gränsövergången Haparanda – Torneå ett internationellt resecentrum och nod som knyter samman det finska och det svenska kollektivtrafiksystemet. Lägg därtill vikten av utveckling av gränsövergångarna ur ett försvarsperspektiv med tanke på det spända säkerhetsläget i världen. Norrbotniabanan AB och Norrbotniabanegruppen vill att det tydligt framgår i den nationella infrastrukturplanen att de gränsöverskridande transporterna i Haparanda – Torneå säkerställs på ett tillfredsställande sätt.



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se



region
västerbotten



REGION
NORRBOTTEN

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

20 047

Bokade biljetter på
helanorrbotniabanan.nu

• STARKT ENGAGEMANG FÖR NORRBOTNIABANAN!

Det finns ett starkt engagemang för att Norrbotten ska byggas i sin helhet, från Umeå till Luleå, det visade Norrbottenregionens kampanj "Hela Norrbotten. Nu!" våren 2021. På kampanjsidan kunde man visa sitt stöd genom att boka fiktiva biljetter längs Norrbottenregionens sträckning. **På en och en halv månad hade över 20 000 fiktiva biljetter på Norrbotten bokats!**



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



Norrbotten AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbottenregionen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se



NORRBOTNIABANAN

Skellefteå 2022-02-23

Lorents Burman
Ordförande, Norrbotniabanegruppen

Elisabeth Sinclair
Projektledare, Norrbotniabanegruppen

Hans Lindberg
Ordförande, Norrbotniabanan AB

Gusten Granström
Vd, Norrbotniabanan AB

Norrbotniabanan AB ger projektet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform. Företräder och samordnar berörda kommuner och regioner i finansiella, formella samt övergripande frågor med regeringen, Trafikverket och EU. Bildades 2008 av Region Västerbotten, Region Norrbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda

Norrbotniabanegruppen arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra, samt intensifiera, Norrbotniabanan hos beslutsfattare och aktörer. Arbetet 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, BILLERUDKORSNÄS, LKAB och StudentConsulting



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa



region
västerbotten



REGION
NORRBOTTEN

Norrbotniabanan AB

Piteå kommun, 941 85 Piteå, norrbotniabanan.se

Norrbotniabanegruppen

Skellefteå kommun, Samhällsutveckling, 931 85 Skellefteå
norrbotniabanan.se