

**Norrbotniabanan
Sverige-
förhandlingen
160128**

**Mats Bengtén
Nils Alm
Urban Eriksson**



TRAFIKVERKET

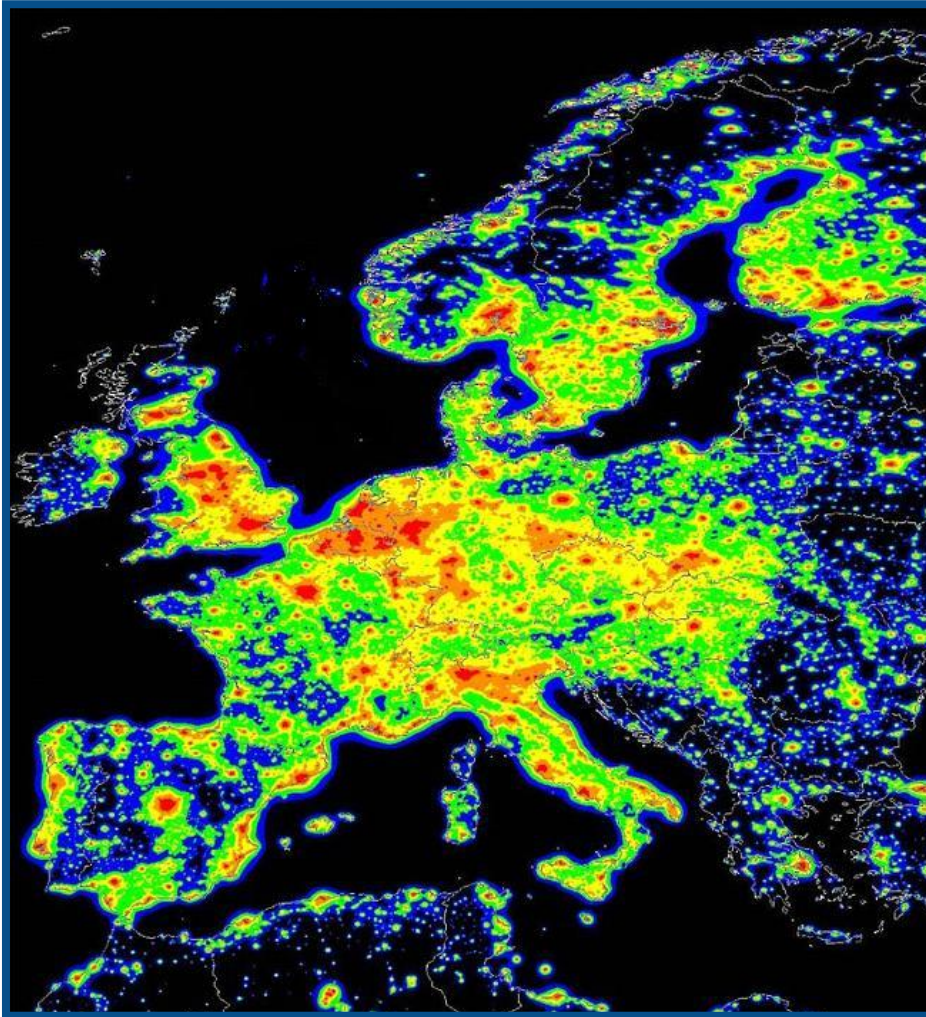


Upplägg av redovisningen

- NBB
 - Nyttor med banan som kan vara utgångspunkt för diskussioner
 - Värdet som ingår i SEB
 - Värdet som inte ingår i SEB men beräknats
- Senare redovisning
 - ÅDB
 - OKB
 - Anslutningar söderut + kopplingar till Stambanan



Goda förutsättningar för järnväg

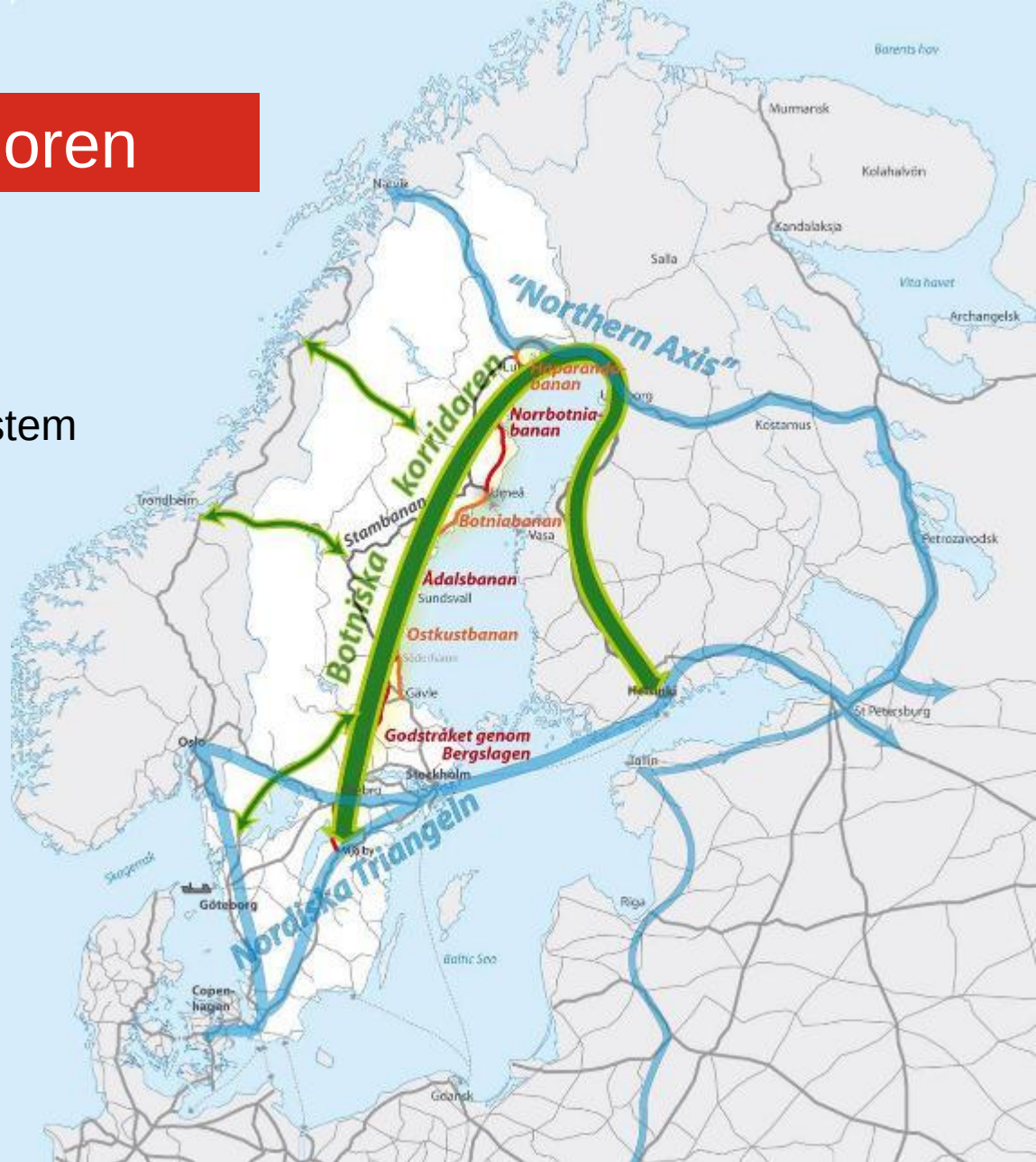


Industrier och orter ligger
längs kusterna i de
nordliga delarna av
Europa

Stora möjligheter till
regionförstoring

Den Botniska korridoren

Viktig strategisk transnationell
länk i Europas godstransportsystem



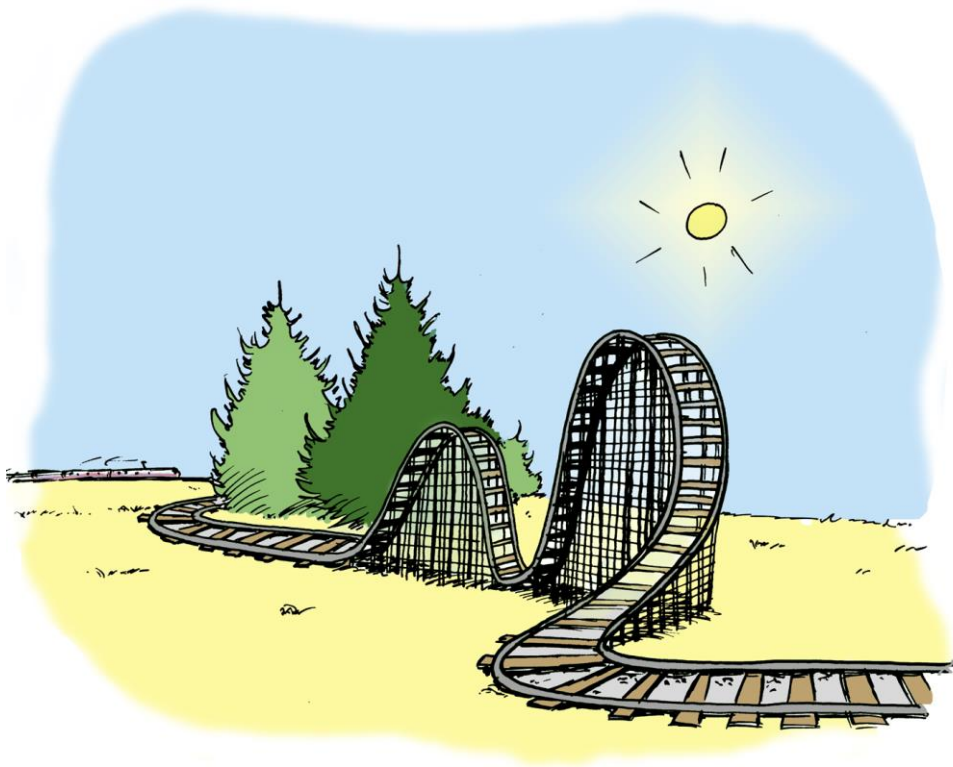


Ny järnväg Umeå-Luleå Norrbotniabanan



Järnvägssystemet

- brister i det befintliga systemet



Standard

- Klarar ej normal last pga. backar och kurvor

Enkelspår

- Låg kapacitet
- Sårbar, inga alternativ

Placering/läge

- Långa omvägar
- Ej lämplig för persontrafik

Norrbotniabananans ändamålsanalys

Projekt Norrbotniabanan ska bidra till en *långsiktigt hållbar utveckling* och detta har *ekonomiska, sociala* och *ekologiska* dimensioner.

Norrbotniabanan, ny järnväg Umeå-Luleå ska tillgodose:

- Framtidsinriktad och hållbar näringslivsutveckling
- Samspelande arbets-, utbildnings- och bostadsmarknader genom regionförstoring.
- Samverkande bebyggelse och transportsystem.
- God miljö och långsiktig hållbarhet.

Största samhällsekonomiska vinsterna

- Halverade restider
- Lägre godskostnader (Ingår delvis i SEB)
- Miljövinster
- Redundans (Ingår ej i SEB) och punktlighet
- Kostnad 29 miljarder kr (2013-06)
- Tidplan Ca 10 års byggtid



Investeringskostnad

- Grundkalkyl
- Skuggkalkyl
- Osäkerhetsanalys
- Kalkyler uppdaterades under 2015



Projektets omfattning

- 27 mil ny järnväg
- Stationslägen i:
 - (Umeå), Skellefteå, Piteå, Luleå
 - samt ytterligare minst tre varav Robertsfors och Byske ingår
- Mötesstationer var 10km
- Passager
- Ekodukter
- Anslutningar mot terminaler/industri (ej industrispår)
 - Skellefteå, Piteå, Luleå



Pågående planering

Finansiering:

- 210 mnkr
- Järnvägsplaner Umeå – Skellefteå
- Bygghandling Umeå – Dåva industriområde

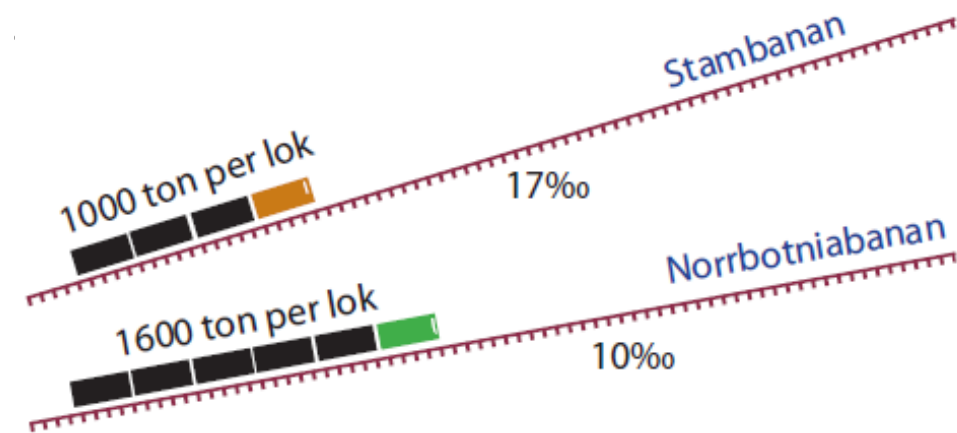
Möjlig byggstart:

- Umeå – Dåva 2018



Nyttor för godstransporter

- Antal godståg på Stambana/NBB?
 - Färre tåg, men med högre kapacitet
- Lägre transportkostnader



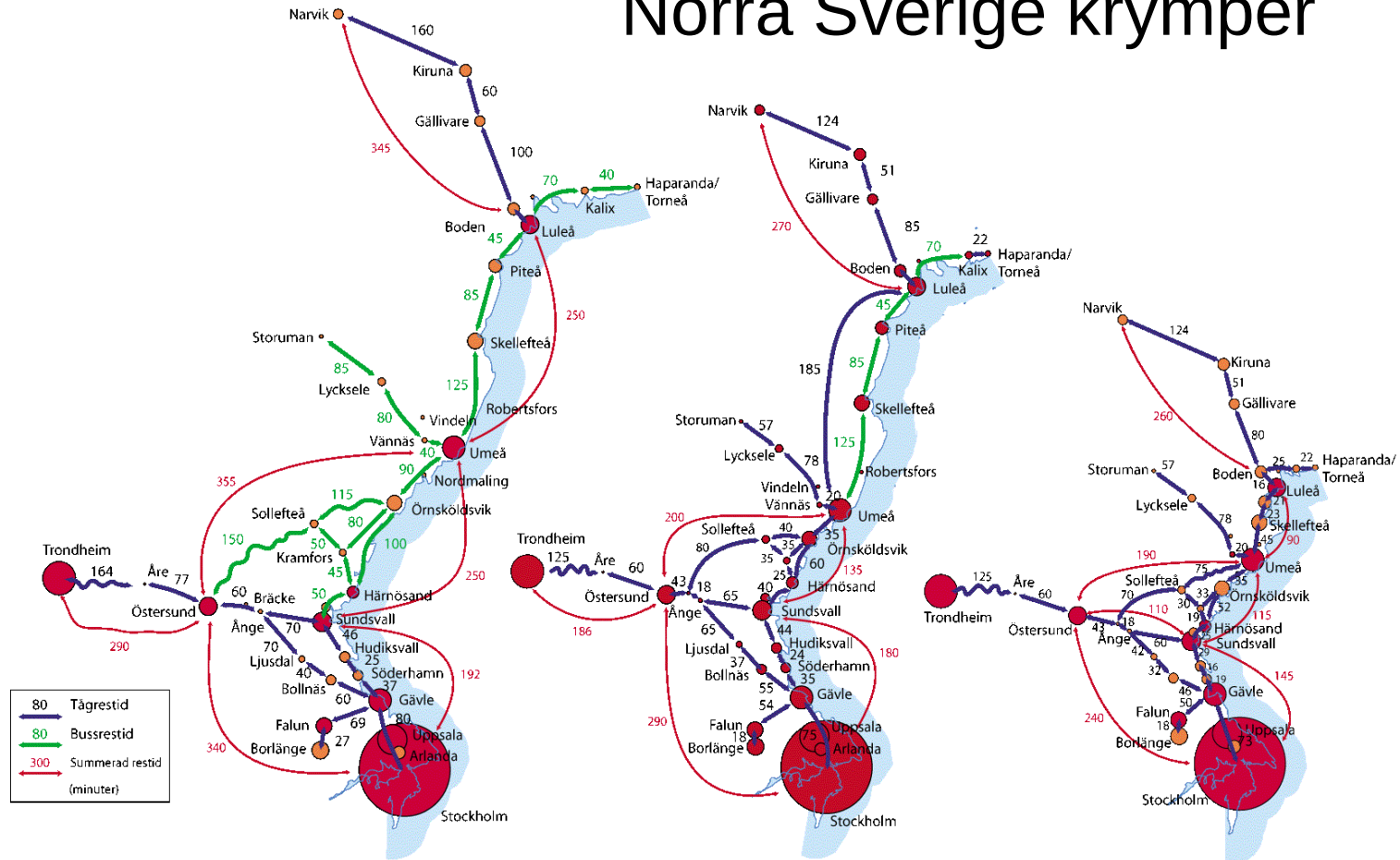
Är stambanan överbelastad med hänsyn till gods

Nyttor för persontrafiken

- Restidsvinster
- Ökad komfort
- Ökad punktlighet och säkerhet



Norra Sverige krymper



Före Botniabanan

I dag

Utbyggd järnväg

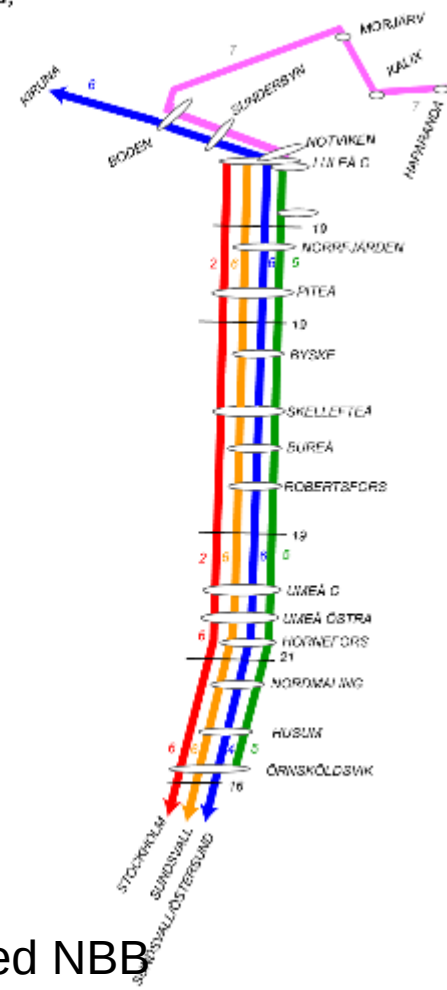
Persontåg 2030 utan och med Norrbotniabanan

- Samma antal tåg
Umeå-Sundsvall,
Umeå-Stockholm
- Ökning Luleå-Umeå
från 3 till 19 dubbelturer

- Basprognos 2030



Antal dubbelturer/dygn med
ny bana Umeå- Luleå,
exkl nattåg



Tilskott med NBB

Exempel restider

	NBB	<u>Idag buss</u>
Umeå-Skellefteå	45 – 55 min	> 2 h
Skellefteå-Piteå	25 – 35 min	> 1 h
Piteå-Luleå	20 – 35 min	ca 50min
Umeå-Luleå	1,5 – 2 h	> 4 h



Regionförstoringen Exempel Luleå och Umeå



- Skellefteå hamnar inom pendlingsavstånd till både Luleå och Umeå

Källa: Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - Exemplet Gävle-Luleå, Botniska korridoren oktober 2013

Regional utveckling

Resecentrum

- Regional utveckling
 - RC Skellefteå
 - RC Piteå
 - RC Luleå



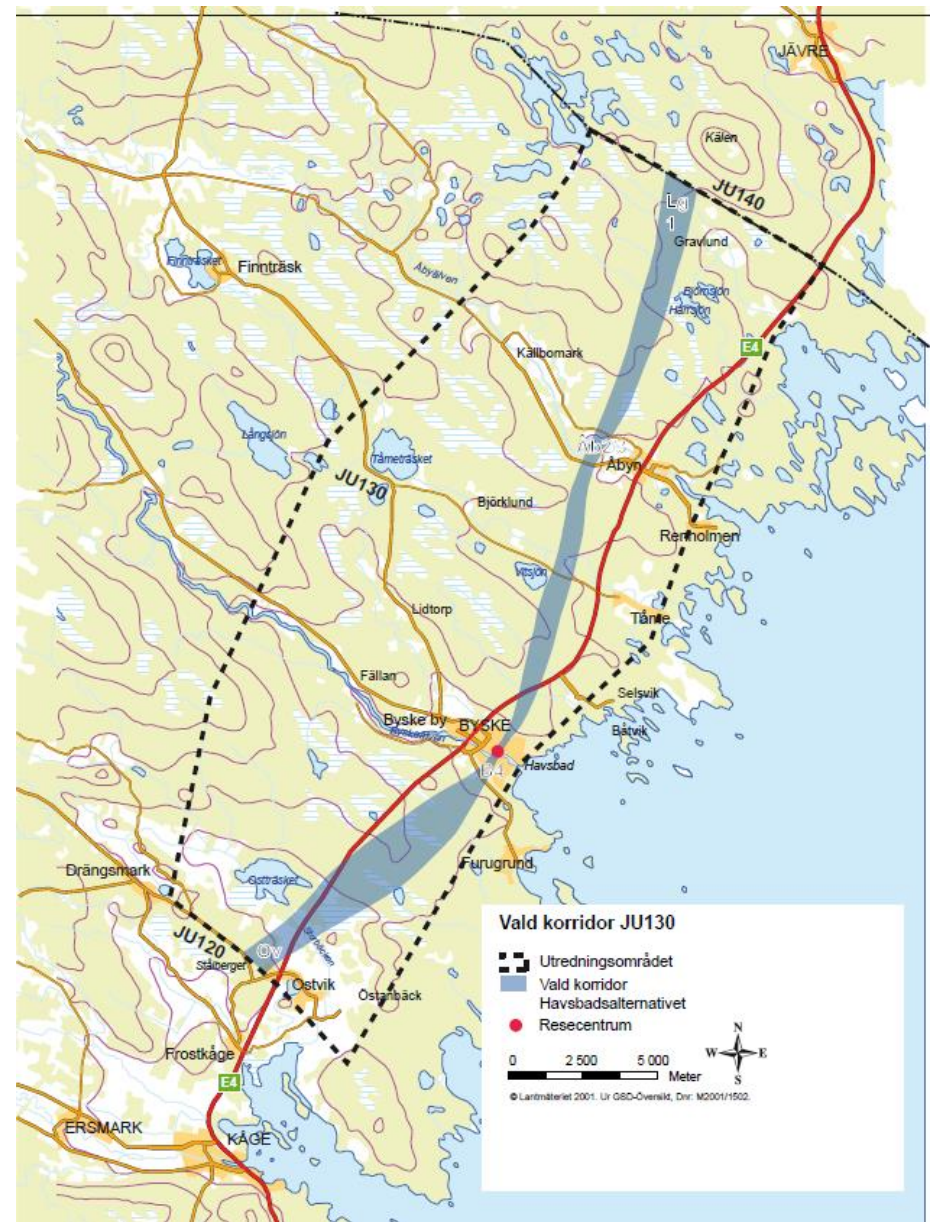
JU 110 Umeå - Robertsfors



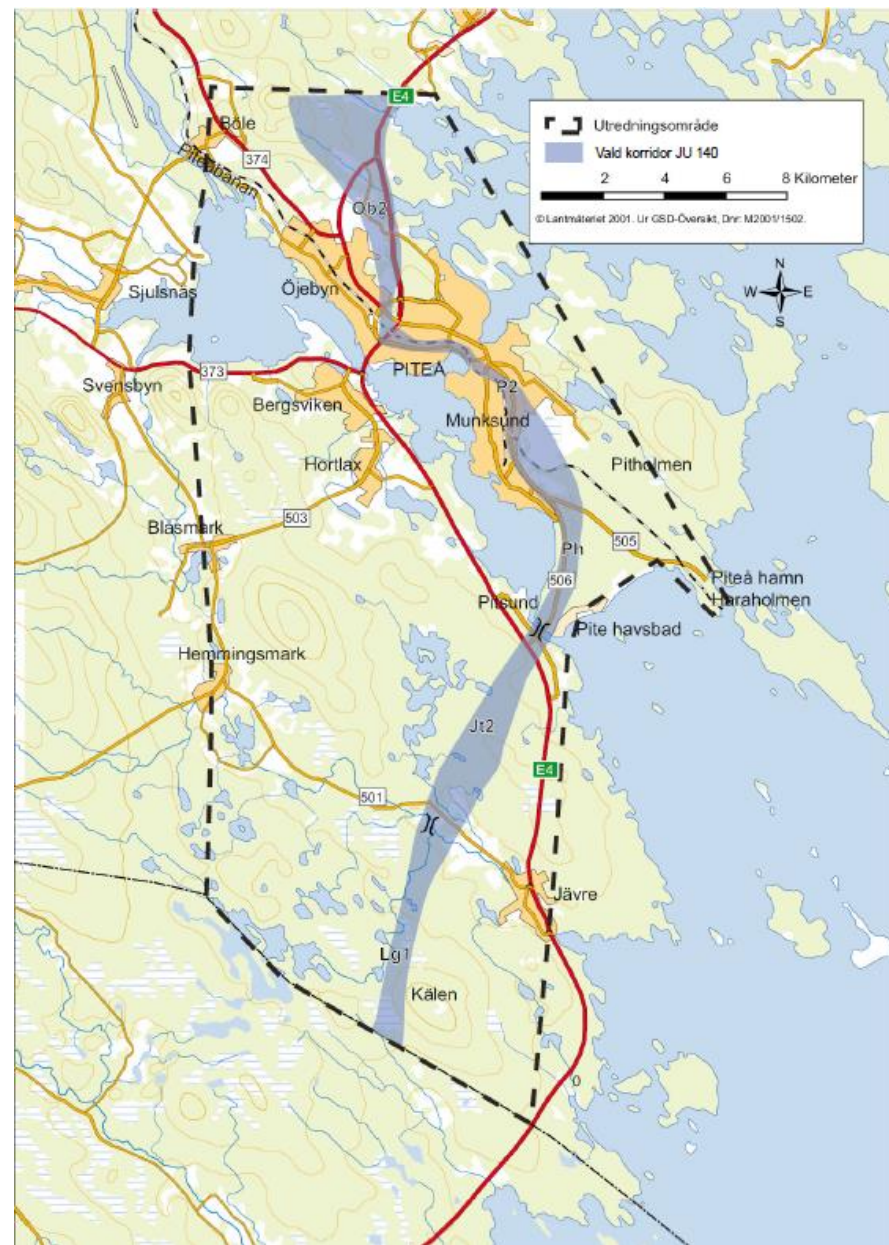
JU 120 Robertsfors - Ostvik



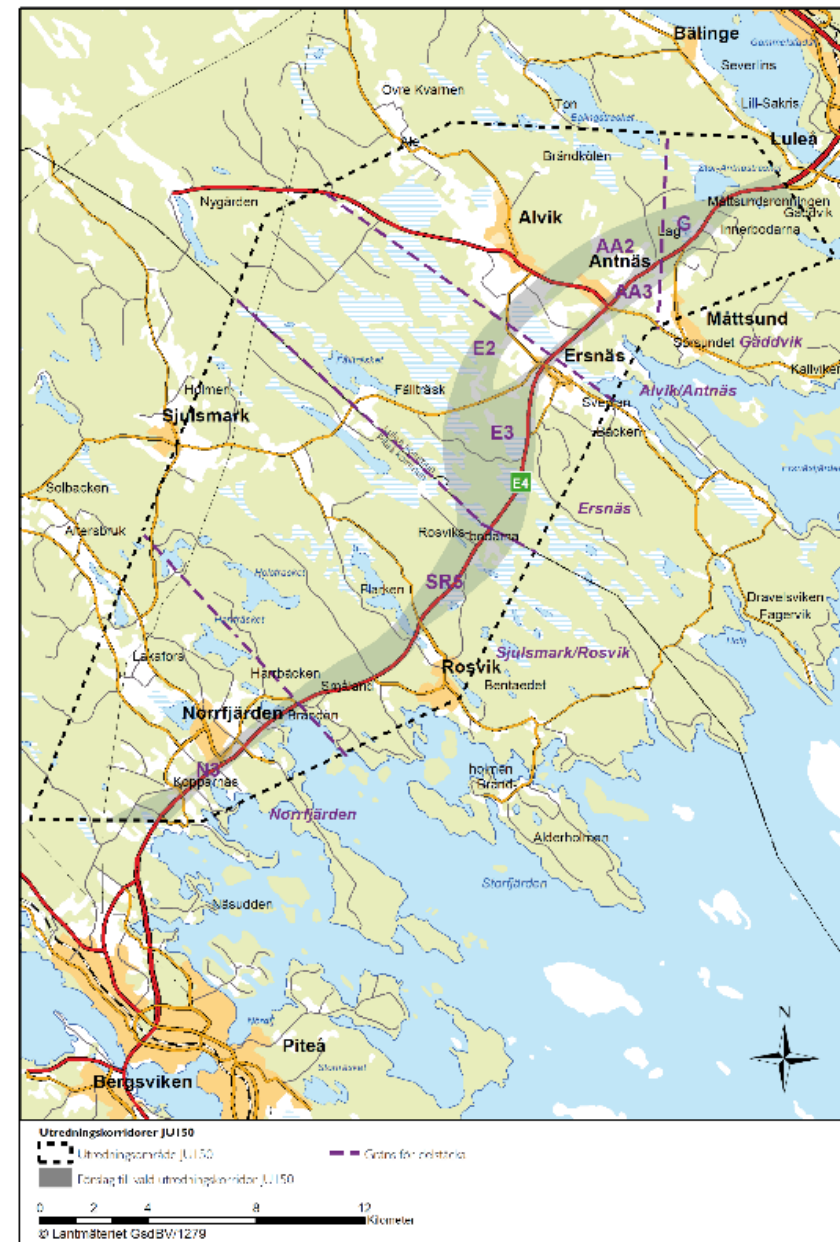
JU 130 Ostvik – Länsgränsen



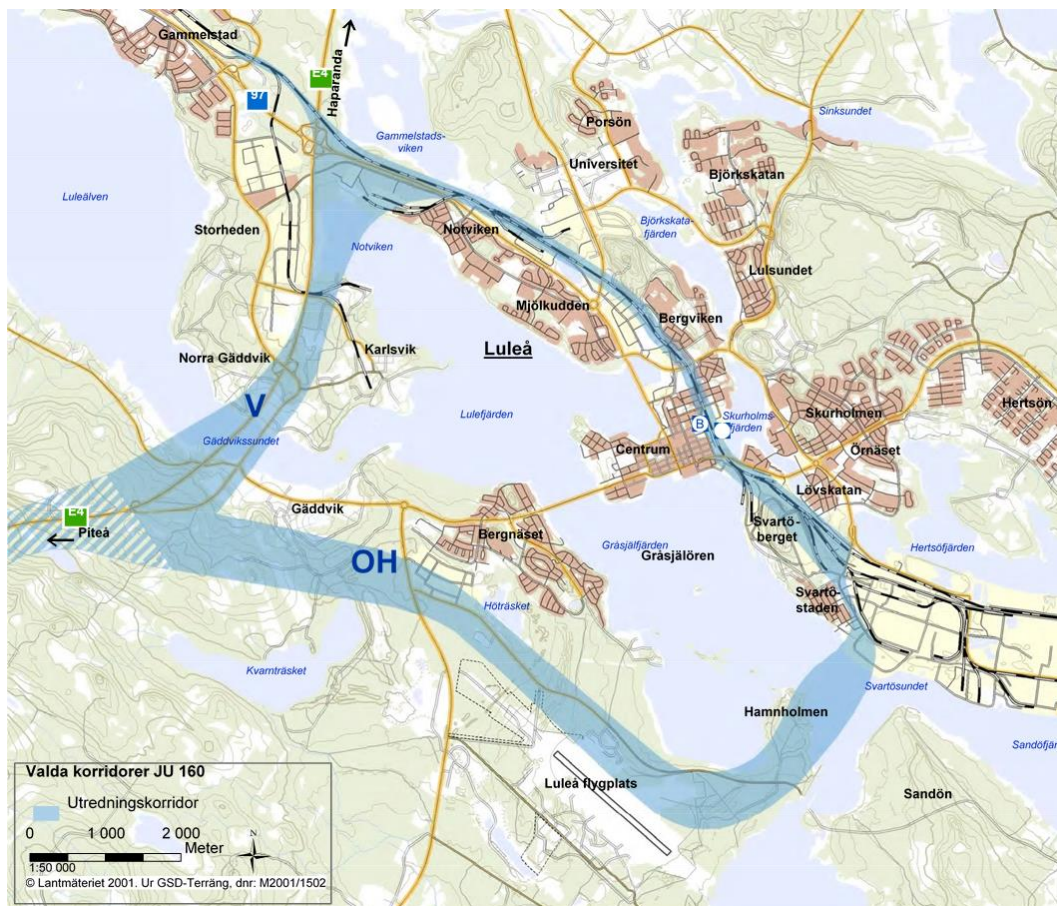
JU 140 Länsgränsen Piteå



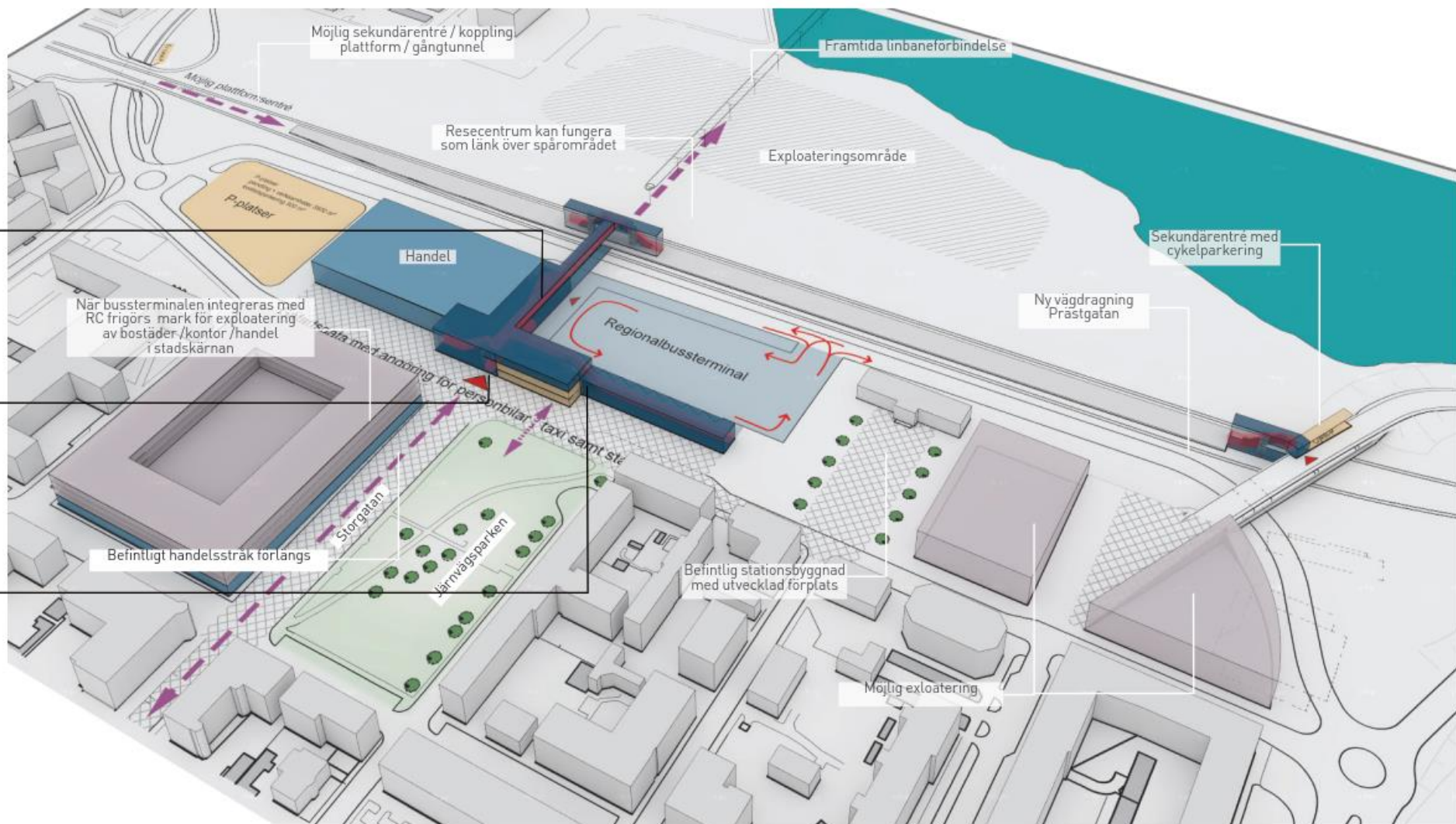
JU150 Piteå – Södra Gäddvik



JU 160 Två alternativ för Luleå



Det västra alternativet är huvudalternativet men med möjlighet till ändring för det dyrare broalternativet i öster



Regional utveckling

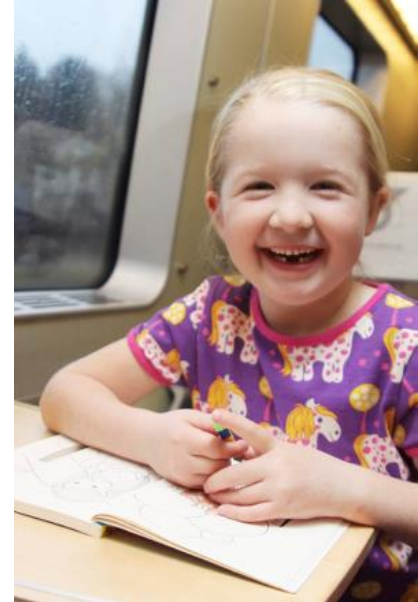
Samhällsfunktioner

- Utbildning
 - Universitet i Umeå och Luleå
 - Filialer i Piteå, Skellefteå samt Kiruna
- Sjukvård
 - Regionsjukhus i Umeå
 - Länssjukhus i Luleå, Sundsvall
- Kultur
- Kompletterande arbetsmarknad
- Ny regionindelning



SEB

- Två SEB
 - Huvudanalys
 - Känslighetsanalys
- Förutsättningar för beräkningarna
 - Beräkningar av trafikering, effekter och kostnader bygger på att åtgärder som ligger i den nationella planen blir genomförda



SEB Huvudanalysen

Effekter som har värderats i kalkylen							
	Exempel på effekter år 2030	Nuvärde (mnkr)	Diagram				
Resenärer	Restid: -3639 kptim/år	21 519					
Godstransporter	Minskade operativa och godstidskostnader: 373,2 mnkr/år.	5 983					
Persontransp.företag	Biljettintekter: 191,2 mnkr/år	2 780					
Trafiksäkerhet	Dödade och svårt skadade: -3,848 DSS/år	903					
Klimat	CO2-utsläpp: -21,633 kton/år	988					
Hälsa	Utsläpp av luftföroreningar (kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och partiklar)	581					
Landskap	Landskapseffekter får inte ingå i denna tabell						
Övrigt	DoU-kostnad: -24,6 mnkr/år	-762					
SamEk Inv.	Annuitetskostnad: 1 689 mnkr/år	-43 582					
Nettonuvärde		-11 590					
Nyckeltal utifrån prissatta effekter							
NNK-i=	-0,27	Informationsvärde NNK =	MELLAN	NNK-i _{KA} *=	-0,37	NNK-idu=	-0,26

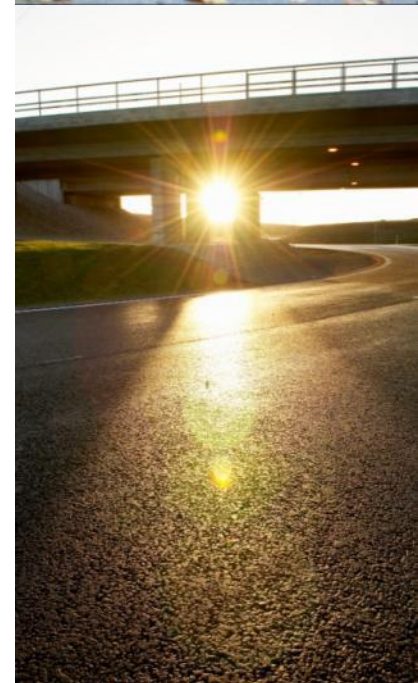
Miljoner kronor, Nuvärde 60 år prisnivå 2010



Geografiskt Konsumentöverskott i kommunerna

Kommun	MSEK
Skellefteå	113
Umeå	102
Luleå	65
Piteå	46
Robertsfors	6

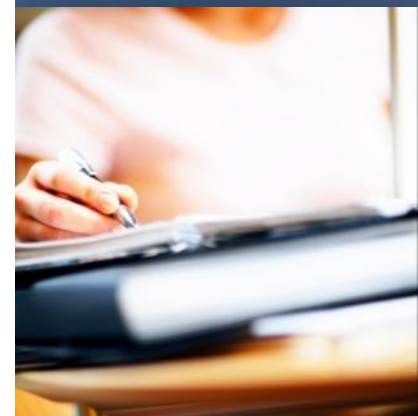
Konsumentöverskott per kommun 2030
Miljoner kronor



Jämförelse mellan Huvudanalys och Känslighetsanalys med avbrott och förseningar

Aspekt	Nuvärde HA	Nuvärde KA
Resenärer	21,5	24,7
Godstransporter	6,0	11
Person, företag	2,8	2,8
Nettonuvärde	-11,6	-3,3
NNK	-0,27	-0,08

Miljarder kronor, Nuvärde 60 år prisnivå 2010



Nyttor för godstransporter beräknade i SEB känslighetsanalys inkl förseningar och avbrott

- Antal godståg på Stambana/NBB
 - Färre tåg, men med högre kapacitet

Försening	2030	Kalkylperiod
Varuägare	8	220
Godstrafikföretag	6	155
Avbrott		
Varuägare	164	4380
Godstrafikföretag	10	275

Miljoner kronor 2010 års värde



Vad fångar kalkylen

- Huvudanalys Beräkningsbara nyttor
 - Minskade restider och högre turtäthet
 - Ökad komfort för resenärer på järnvägen
 - Lägre transportkostnader
 - Minskade kapitalbindningskostnader för godstrafiken till följd av minskade transporttider



Vad fångar inte kalkylen

- Huvudanalys
 - Ej värderade effekter, tex Turism
- Känslighetsanalys m.a.p. förseningar och avbrott
 - Beräkningsbara nyttor med ej fastställda effektsamband
- Potentialer som förutsätter utbyggnader i övriga systemet
 - Långa tunga tåg utanför NBB
 - Snabbare tåg, geometri för upp till 320 km/h
 - Banunderbyggnad för STAX 30