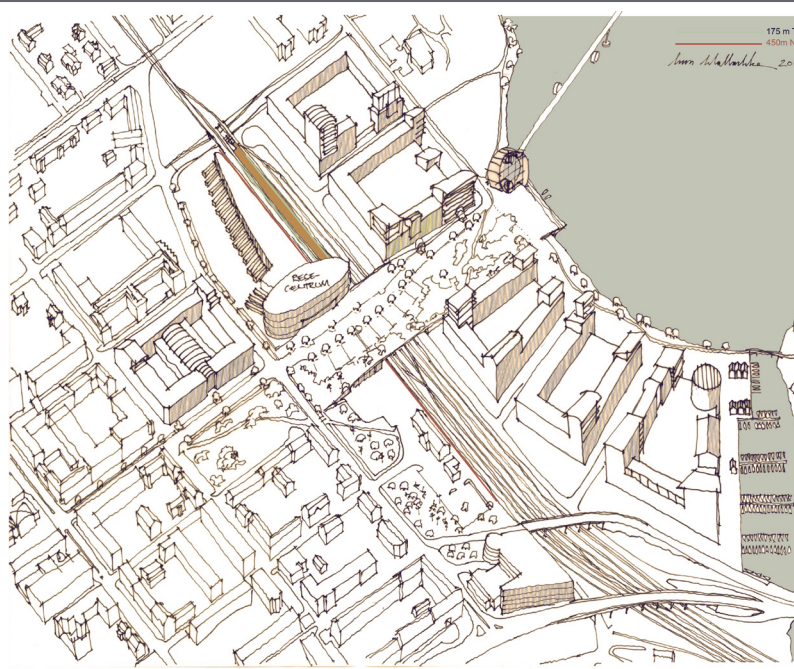




NORRBOTNIABANAN



Norrbotniabanan

- Underlag till Sverigeförhandlingen

Rapport I60523

Innehåll

I	Inledning.....	3
1.1	Bakgrund	3
1.2	Syfte.....	3
1.3	Uppläggning i stort.....	4
2	Dagens situation	5
2.1	Exportintensivt näringsliv	5
2.2	Näringslivets kommentarer till rådande situation.....	9
2.3	Ortsystem och omland	13
2.4	Arbetsmarknadssamspel.....	14
2.5	Högre utbildningssamspel.....	16
3	Transportsystem och trafik	18
3.1	Botniska korridoren och gränsöverskridande transportsystem.....	18
3.2	Allmänna förutsättningar för dagens transporter på Stambanan genom övre Norrland.....	19
3.3	Väg.....	23
3.4	Sjöfart.....	24
3.5	Strategiska noder.....	25
3.6	Flyg.....	26
4	Analys av nyttor	27
4.1	Näringslivsnyttor/Godsnyttor	27
4.2	Arbetsmarknadsnyttor	31
4.3	Bostadsnyttor och verksamhetsnyttor	34
4.4	Resenärsnyttor.....	42
4.5	Miljönyttor	42
4.6	Sociala nyttor	43
4.7	Studienyttor/kompetensförsörjning	46
4.8	Integrationsnyttor	47
5	Sammanställning	49
5.1	Stora nyttor	49
5.2	Scenario utan Norrbotniabanan	52
6	Granskning av samhällsekonomisk analys för Norrbotniabanan, 2016-01-08.....	54
6.1	Allmänna synpunkter	54
6.2	Kalkylerna mera i detalj	54
7	Medfinansiering	56

Beställare: Norrbotniabanegruppen
Elisabeth Sinclair, projektledare

Konsult: ÅF Infraplan och Stellan Lundberg Samhällsplanering
Peter Stensson, uppdragsansvarig
Stellan Lundberg, senior expert (sidokonsult)
Maria Lundberg, seniorkonsult

I Inledning

I.1 Bakgrund

Norrbotniabanegruppen har blivit ombedd av Sverigeförhandlingen att sammanställa ett underlag om Norrbotniabanans nyttor till deras eget arbete om att pröva och analysera förutsättningarna för en järnvägsutbyggnad i norr. Norrbotniabanan uppskattar förtroendet och har på kort tid sammanställt ett underlag till Sverigeförhandlingen. Den korta utredningstiden har gjort att vi i betydande grad har använt utredningsmaterial från tidigare genomförda ambitiösa utredningar men där statistikunderlaget idag kan vara något äldre. Sambanden är dock fortfarande i all huvudsak bestående.

Regeringen har lämnat beskedet att Norrbotniabanan ska byggas med byggstart 2018. Därför pågår diskussioner direkt mellan Norrbotniabanan AB och regeringen. Norrbotniabanan AB har erhållit medfinansiering från EU och regionen för att starta planeringen mellan Umeå och Skellefteå, ett arbete som påbörjades hösten 2015.

Samtidigt ligger Norrbotniabanan med i Sverigeförhandlingens uppdrag som en del i att pröva och analysera förutsättningarna för järnvägsutbyggnad i norr. Detta arbete ska presenteras i början av juni 2016. För att Sverigeförhandlingen ska kunna färdigställa sitt arbete har de bett Norrbotniabanegruppen vara koordinator för att färdigställa ett underlag som beskriver nyttorna med Norrbotniabanan. Detta med fokus på nytto- respektive kapacitetberäkningar.

I.2 Syfte

Uppdraget syftar till att översiktligt beskriva nyttorna av Norrbotniabanan Umeå - Luleå utifrån Sverigeförhandlingens framtagna parametrar. Underlaget ska även visa på vilka nyttor som Botniska korridoren medför i större perspektiv. Tidsperspektivet sträcker sig fram till 2035.

I.3 Uppläggning i stort

Norrbotniabanans mycket stora potentialer för såväl Sverige som EU behöver tas tillvara med långsiktig framförhållning. Den linjära strukturen med inbördes kompletterande produktions-, arbets- och utbildningsmarknader i stråket innebär en mycket betydelsefull produktionsresurs för hela Sverige och EU.

De idag rådande transportförutsättningarna innebär att stråkets kommuner vid sidan av sin höga produktivitet har inbördes obalans vad gäller arbetsmarknadssammansättningar, produktionsinriktningar etc. Med förbättrade inbördes kommunikationer kommer dessa inbördes skillnader omvänt att innebära starka inbördes förstärkningar såväl vad gäller produktivitet, kompetensförsörjning som långsiktig hållbarhet.

Sverigeförhandlingens samhällsplaneringsbaserade uppläggning är betydelsefull för att ta tillvara de utvecklingsmöjligheter som finns i detta för Sverige och EU ekonomiskt mycket betydelsefulla stråk.

Trafikverket har fått i uppdrag att lämna ett underlag till Sverigeförhandlingen avseende ”Järnväg i norra Sverige”. I rapporten sammanställs bl.a. analysresultat från samlade effektbedömningar och modellberäknade systemeffekter.

Trafikverkets beräkningsmodeller som är utvecklade för korta trafikstråk kan inte beakta de systemfördelar som helhetsmässigt finns i detta stråk. Därför tillför Sverigeförhandlingen, utan kritik mot Trafikverket, viktiga tillskottsvärden. De stora potentialerna med norrlandskuststråket behöver ses i ett samlat funktionellt sammanhang, som även beaktar norra Norge, norra Finland och nordvästra Ryssland.

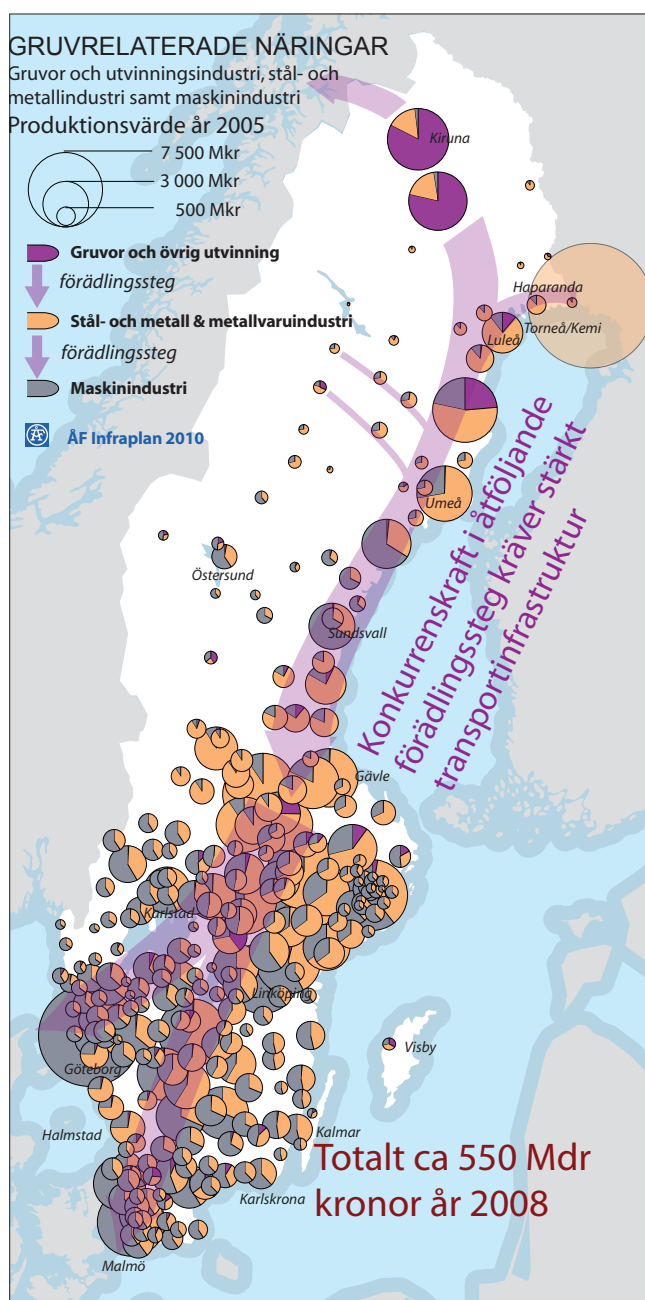
I denna rapport baseras analyserna på ett sammantaget system, där produktivitet, exportvärden och samlad funktion betonas. Detta innebär att de alternativ som väljs för analys primärt bygger på samlad god funktion i Sverigeförhandlingens samhällsplaneringsintentioner i stället för snävt beräknad, lönsamhet för korta begränsade järnvägsobjekt.

2 Dagens situation

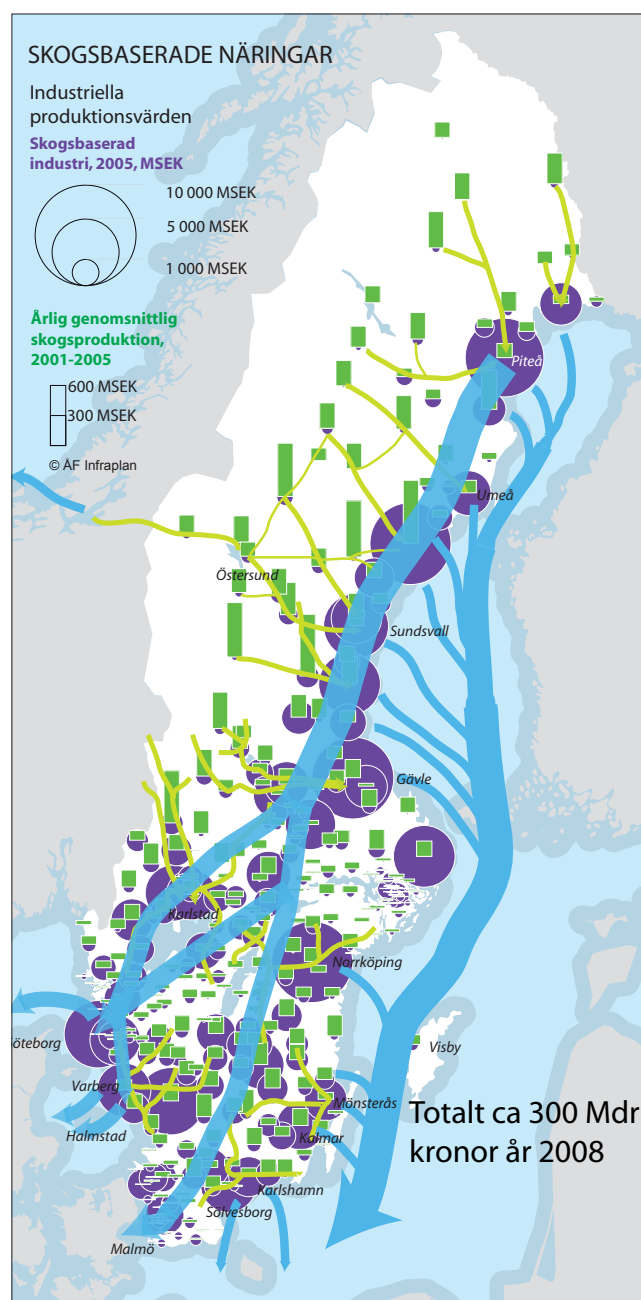
2.1 Exportintensivt näringsliv

Nordligaste Sverige har mycket exportintensivt näringsliv baserat främst på malm och skogsråvaror.

Industrin står idag för närmare 25 % av Sveriges BNP. Gruv-, skog- och tillverkningsindustrin stod för 65 % av exportintäkterna 2015 och skatteintäkter på 125 Mdr kr, varav en stor del från norra Sverige.



Figur 2.1:1 Gruvorna i norra Sverige har stor betydelse för förädlade industri i Sverige i övrigt och för EU.



Figur 2.1:2 Skogen och de skogsbaserade företagen i norra Sverige har stor betydelse för hela EU..

Ca 90 % av den järnmalm som utvinns inom EU utvinns i Kiruna och Gällivare, varefter råvaran successivt förädlas på olika produktionsenheter i Sverige och går vidare till de stora marknaderna på europeiska kontinenten. Bolidens gruvor i Gällivare och Skelleftefältet bidrar med betydande delar av kopparutvinningen i EU och bidrar dessutom med guld och silver i förädlingskedjorna inom främst elektronik.

Även skogsråvaran har stor betydelse för den förädlade industrin och för exportvärdena. Väl fungerande transportsystem är angelägna för hela förädlingskedjorna från råvara till konsument.

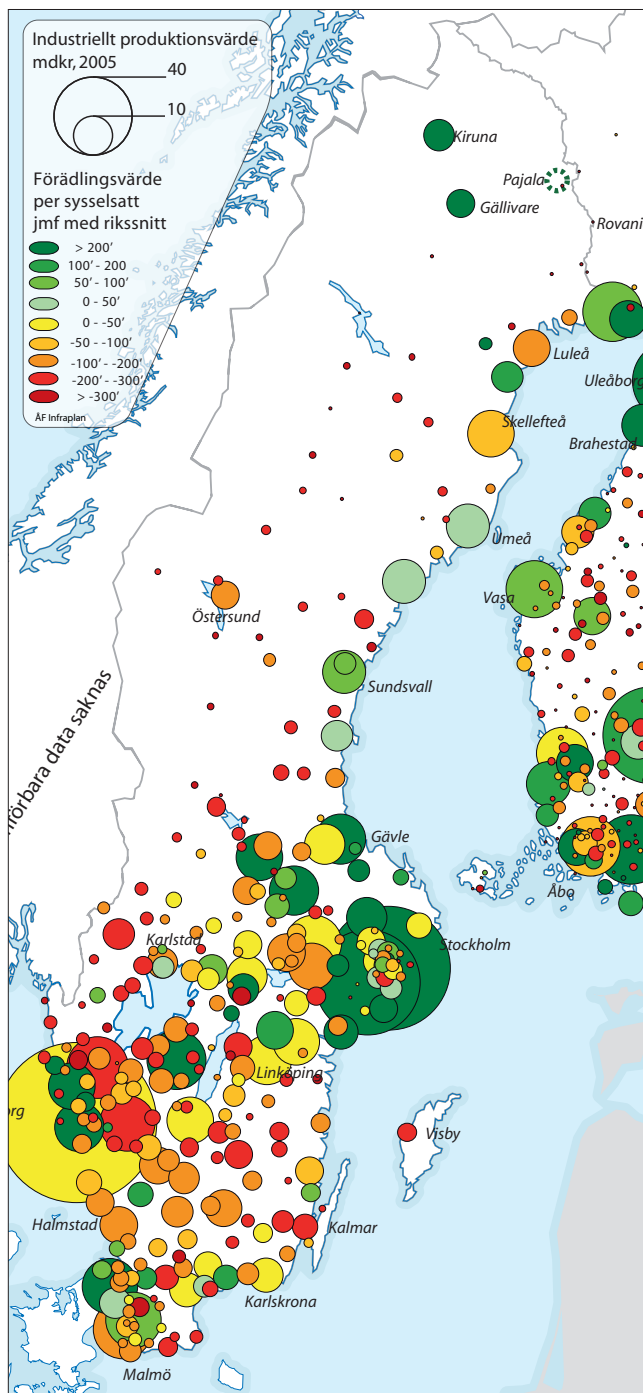
Genom råvarurikedomen i norr är också de industriella produktionsvärdena höga. Förädlingsvärdena per sysselsatt ligger i merparten av de nordligaste kommunerna i Sverige klart över rikssnitt. Detta innebär också att nettoexportvärdena är höga, vilket är betydelsefullt för hela Sverige och för EU.

Besöksnäringen i norra Sverige har stor, och ökande betydelse såväl sommar som vinter. Viktiga nischer såväl vinter- som sommartid bidrar till mera differentierad arbetsmarknad och livskvalitetshöjning särskilt för ungdomar. Gästnätterna har ökat med 17 % resp 21 % i Västerbottens län resp Norrbottens län (2008-2015). Viktiga besöksmål är bl.a. kuststäderna och fjällkommunerna.

Vattenkraften har mycket stor betydelse för övriga Sverige och successivt även vindkraften, som kan förväntas investera för i storleksordningen 100 Mdr kr i norra Sverige inom de närmaste 20 åren.

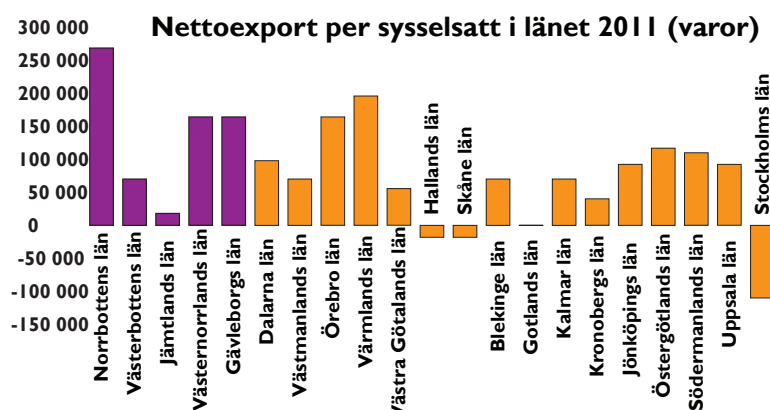
Vidare behöver beaktas att även närliggande delar av Norge och Finland har stor betydelse för EU:s mera befolkade delar. Nordnorska kusten levererar stora mängder fisk till EU och betydande andelar transporteras genom Sverige med tåg.

På finska sidan är också råvarurikedomen god och relativt likartad med nordsvensk råvarutillgång. Godsflöden transporteras redan på svenska järnvägar och utvecklingspotentialerna är stora.



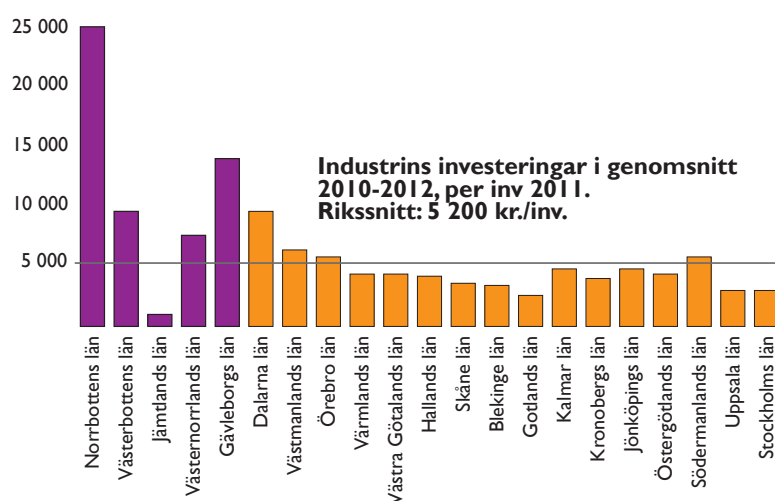
Figur 2.1:3 Norra Sverige har mycket höga industriella produktionsvärden, vilket också medför stora nettoexportvärden.

I nordvästra Ryssland finns stora volymer malmbaserade råvaror, som på sikt kan gå in i de finska och svenska förädlingskedjorna på väg söderöver. Denna utveckling har hittills varit långsam men förväntas öka.



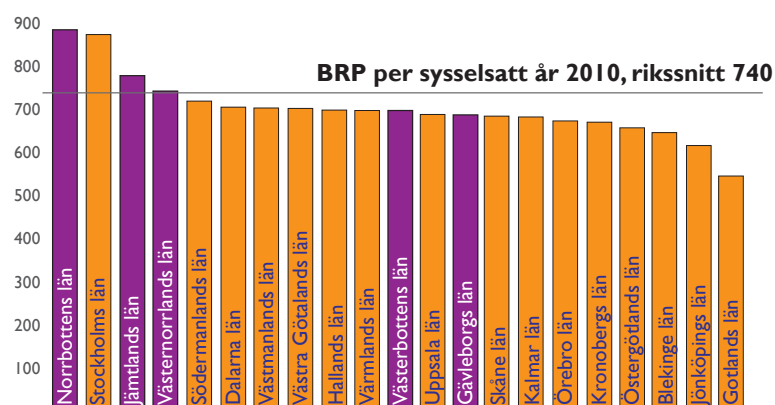
Figur 2.1:4 Norra Sverige står för betydande nettoexportvärden, särskilt Norrbotten som har största nettoexportvärdena i landet..

Norra Sverige har mycket höga nettoexportvärden till stor nytta för hela Sverige och EU.



Figur 2.1:5 Industrin i norra Sverige investerar mest i landet, dels beroende på råvarunärheten, dels beroende på de infrastruktursatsningar som beslutats/görs.

Den stora efterfrågan på produkter baserade på nordsvenska råvaror och produkter har medfört hög investeringsbenägenhet i industrin.



Figur 2.1:6 Bruttoregionprodukten per sysselsatt är särskilt hög i de nordsvenska länen.

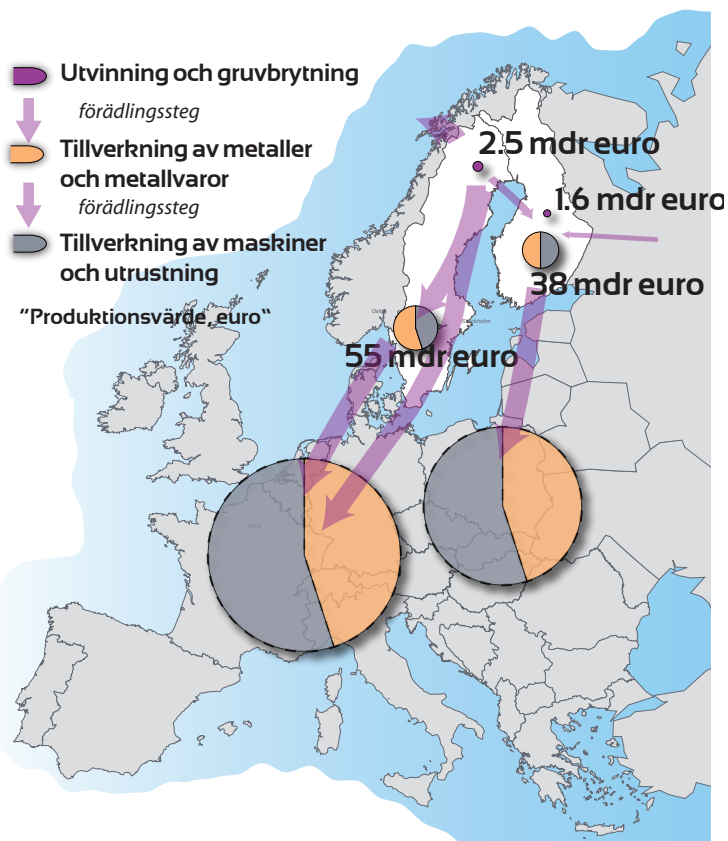
Bruttoregionprodukten i Norrbotten per sysselsatt var 2010 högst bland Sveriges län. Jämtland och Västernorrland var nr 3 och nr 4. Västerbotten och Gävleborg låg ungefär på rikssnitt.

Större, godsgenererande företag och verksamheter i stråket

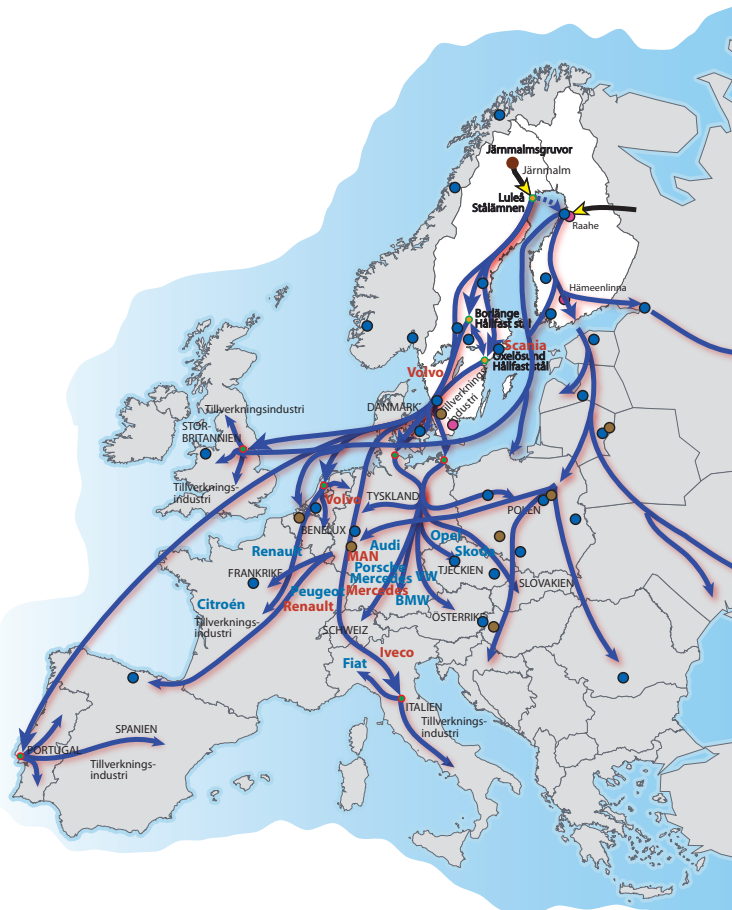
I norra Sverige och i angränsande områden i norra Finland och norra Norge finns över 50 större godsge-
nererande verksamheter, bl.a.:

- LKAB
- SSAB Tunnsplåt
- Boliden Mineral
- SCA Timber
- SCA Munksund
- Smurfit Kappa
- Outokumpu (Torneå)
- Billerud Korsnäs
- Volvo Lastvagnar
- IKEA
- ARE-tågen (färsk fisk söderut, konsumtionsvaror norrut)

Härutöver behöver beaktas norra Finlands och nordvästra Rysslands potentialer.



Figur 2.1:7 Av brytningsvärdet på 2,5 mdr euro i gruvorna i norr vidareförädlas detta till 55 mdr euro i Sverige och minst tio gånger mer ute i Europa.



Figur 2.1:8 Malmbaserade produkters flöden och förädlingssteg



Figur 2.1:9 Kopparmalmens flöden och förädlingssteg. Koppartransporterna innebär mycket stor kapitalbindning för Boliden.

2.2 Näringslivets kommentarer till rådande situation

Näringslivet i norra Sverige bidrar till järnvägsutbyggnaden på samma sätt som näringslivet i övriga Sverige via banavgifter och trafikavgifter.

Boliden, Smurfit Kappa, Billerud, ARE, Green Cargo är några företag som vid tillräckligt kapacitetsutrymme skulle köra mer gods på järnväg. För SSAB är det viktigt att leveranssäkerheten förbättras, eftersom deras transporter är tydligt integrerade i företagets produktionssystem och att avbrott kan få kostsamma konsekvenser för återställning.

Dessutom finns ett stort mörkertal i efterfrågan, beroende på att företag inte vet om att det finns tider på banan och därför väljer andra, mindre miljö- och klimatvänliga transportalternativ.

SSAB

För SSAB innebär ett stopp på längre än två dagar stora problem. Produktionen behöver anpassas och korrigeras, transportkostnaderna ökar och transporterna får längre ledtider. SSAB ser stora fördelar med den ökade leveranssäkerhet som Norrbotniabanan innebär. I en studie gjord av KTH uppskattas SSAB:s kostnader för omledning av transporter vid trafikstörningar till ca 120 Mkr/år i utebliven fakturering.

Boliden anger: ca 400 000 ton Gällivare-Skelleftehamn och ca 350 000 ton Skelleftehamn-Helsingborg. Om Laverprojektet blir av tillkommer ca 300 000 ton Älvsbyn-Skelleftehamn och därefter vidaretransport av ca 250 000 ton till Helsingborg.

Många faktorer styr beslut om expansion, marknad, finansiering, energipriser, logistik och infrastruktur. Norrbotniabanan är en viktig förutsättning. Vissa nya projekt måste idag baseras på vägtransporter, eftersom det är osäkert om erforderliga flöden får plats på järnvägen.

Boliden

Boliden har omfattande verksamhet i Skelleftehamn samt i Bolidenområdet. Verksamhetsorterna ligger ungefär mitt emellan Luleå Tekniska universitet och Umeå universitet. Gruvdriften och smältverksproduktionen blir mer och mer tekniskt avancerad, vilket ökar behovet av välutbildad arbetskraft. Förbättrade restider ökar möjligheten till interaktion med universiteten och förbättrar rekryteringsbasen.

Boliden är starkt beroende av hög tillgänglighet i järnvägsnätet, särskilt Stambanan genom övre Norrland sträckan Boden-Vännäs, eftersom den saknar omledningsmöjlighet. Störningar ger omedelbart negativa konsekvenser, såväl för ekonomi som för miljö.

Med tyngre tåg skulle den totala transportkostnaden minska. Idag måste Boliden nyttja två lok för att komma upp i den dragkapacitet som erfordras, med merkostnad som följd.

Basmetallmarknaden med dagens produktionssystem inga lager vare sig hos Boliden eller hos kunderna. Transportsystemet är det egentliga lagret. När transporterna störs blir det materialbrist direkt hos kunderna. Tågtransporterna behöver därför omgående ersättas med lastbil när störningar uppstår. Ett avbrott söder om Bastuträsk, kräver idag ca 15-20 lastbilar per dygn Skelleftehamn-Helsingborg. Ett avbrott norr om Bastuträsk, som varar 3 dagar eller mer, kräver ca 25 lastbilar per dygn Gällivare-Skelleftehamn.

Basmetaller är högt värderade, vilket gör att de binder kapital. Det tar en vecka för kopparsmältverket i Skellefteåhamn att producera en fartygslast, vilket innebär oacceptabel kapitalbindning. Dagliga systemtåg med hög leveranssäkerhet är därför nödvändiga för såväl Boliden som kunderna.

Resultat av tidigare studier av leveranssäkerhet avseende industriföretag

I studien "Norrbotniabanan Godstrafik - tilläggstudie av företags-ekonomiska effekter" (2006) intervjuades sex företag med stora godstransporter på Stambanan genom övre Norrland. Det samlade varuvärdet av de intervjuade företagens transporter är mycket högt, totalt ca 30 Mdr kr per år. Systemet upplevs dock som mycket sårbart.

I mars 2005 uppstod, som följd av kollision mellan ett godståg och en trailer, totalstopp i järnvägstrafiken vid Ekträsk norr om Vindeln. Totalstoppet varade i 32 timmar, 41 tåg fick ställas in eftersom omledningsalternativ saknas. En intervjustudie genomfördes av ett urval berörda industri- och transportföretag. Studien visade följande effekter:

- Samlad ekonomisk effekt 10 Mkr plus betydligt större indirekta kostnader för företagen
- Risk för produktionsstopp.
- Kostnader för ersättningstransporter och leveransgarantier.
- Risk för badwill hos kunden.
- Ökade kostnader för lastning och lossning, eftersom förseningar skapar merarbete för personal i terminaler.
- Säkerhetslagerhållning till följd av låg leveranssäkerhet.

Redan ett par dagars stopp i transporterna skulle i många fall skapa problem för kunder och leverantörer i flera led. Produktion och leveranser sker ofta enligt "just-in-time"-principen i komplexa förädlingskedjor där olika produktionsenheter svarar för olika förädlingssteg i processen från råvara till slutkund. Ett längre avbrott i järnvägstrafiken och påföljande produktionsstörningar och leveransproblem för företagen drabbar även andra aktörer i förädlingskedjan.

Effekter av avbrott på Stambanan i
Ekträsk 29-31 mars 2005
Intervjuer av industriföretag och järnvägsföretag

Slutrapport 2005-04-20



I januari 2011 inträffade en kraftig urspåring på Stambanan vid Grötingen mellan Långsele och Bräcke. Viss trafik kunde ledas om till Inlandsbanan och efter fyra dagar kunde begränsad trafik åter börja trafikera den drabbade sträckan. Helt iordningsställd blev banan efter omkring två veckor. I en studie av effekterna redovisas följande effekter:

- Näringslivets direkta kostnader 9 Mkr
- Näringslivets indirekta kostnader 67 Mkr
- SSAB fick ta största kostnaderna
- 116 godståg och 8 nattåg fick ställas in.
- 18 godståg kunde ledas om via Inlandsbanan

Till de mer långsiktiga och indirekta effekterna hör minskat förtroende för järnvägens och de logistiska systemens kapacitet. Företagen uttrycker en oro över de okontrollerbara effekter som störningar i transportsystemen kan få. Risker för produktionsstopp med skenande kostnader och goodwillförluster som följd.

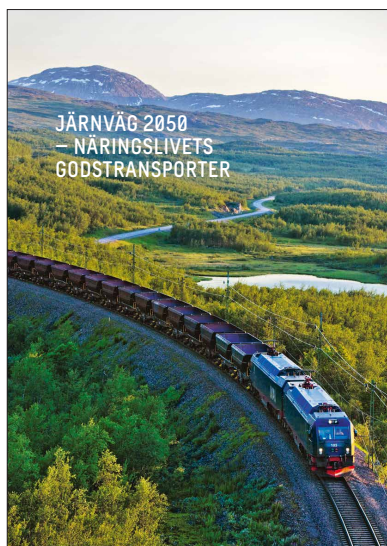
Företagen upplever osäkerheten kring järnvägen som ett hot mot produktion, marknadsandelar och möjligheter att ta del av investeringar inom sina koncerner. Valfungerande infrastruktur är en väsentlig del av konkurrenskraften. Flera företag ser bristen på redundans inom det svenska järnvägsnätet som ett allvarligt hot mot svenska industriföretags långsiktiga konkurrenskraft.

Prioriterade stråk

Swecos rapport "Järnväg 2050" som gjorts i samarbete med bl.a. Näringslivets Transportråd, Tågoperatörerna, Skogsindustrierna, Green Cargo, Göteborgs hamn och Handelskammaren Mälardalen, visar en utvecklingsstrategi som innebär en fördubbling av godstransportarbetet på järnväg. Rapporten förslår ett brett register av åtgärder för att snabbt höja järnvägens tillförlitlighet och öka dess nyttjandegrad. När det gäller utbyggnaden av svensk järnväg, för att nå visionens mål med ett fördubblat transportarbete på järnvägen, krävs det att järnvägens kapacitet byggs ut. Fyra prioriterade stråk för godstrafik är:

- Göteborg- Hallsberg- Luleå
- Skåne – Hallsberg- Luleå
- Luleå – Kiruna -Narvik
- Skåne – Göteborg-Oslo

Av projekt som måste färdigställas mellan 2026 och 2035 ligger Norrbottenbanan överst på listan tätt följd av Malmbanan och Ostkustbanan.



Dialog om medfinansiering med näringslivet

Dialogen med näringslivet har skett både direkt med enskilda företag och med intresseorganisationer. Näringslivets företrädare har en god kunskap om tidigare avtal och villkor för infrastruktursatsningar i landet. De deltar även i nationella nätverk och deras svar i detta uppdrag speglar i hög grad näringslivets syn i nationella forum. Näringslivet har i dialogen angivit att de står bakom projektet. Den långsiktiga nyttan bedöms vara stor och viktig förutsättning för fortsatt starkt konkurrenskraft. Samtidigt är de enade i synen att de i nuläget i första hand kan tänka sig att diskutera medfinansiering i form av brukaravgifter (t.ex. höjda banavgifter), dvs för nyttjande av en färdig investering. De ser svårigheter att hitta en modell för fördelning av insatser i förväg för nyttor som kan erhållas tidigast om 10-15 år och heller inte garanteras de som deltar nu, t.ex. avseende kapacitetstilldelning.

Enskilda företag uttrycker också att de kan tänka sig att utveckla sin befintliga järnvägslösning. För att hitta väl fungerande lösningar kan de då bli aktuellt med samordnad planering av den statliga infrastrukturen och ett anslutningsspår eller terminalspår som näringslivet ansvarar för. I dessa fall anser näringslivet att enskilda förhandlingar måste föras med respektive företag om eventuell medfinansiering.

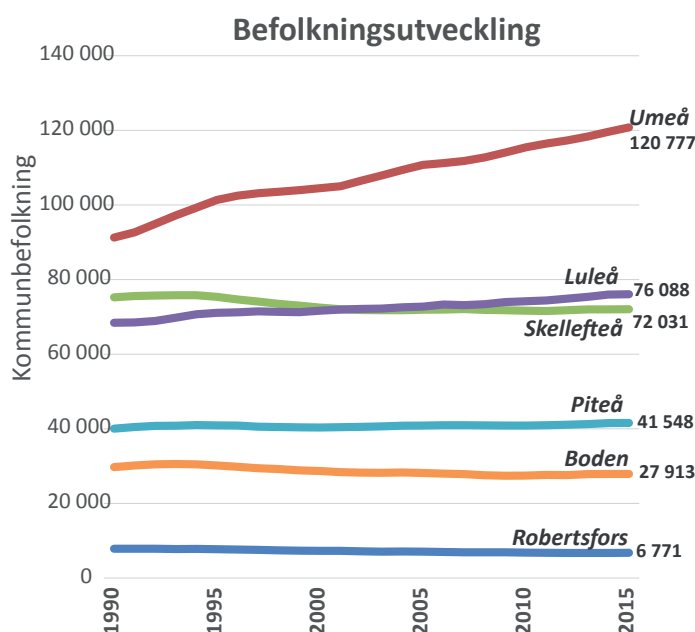
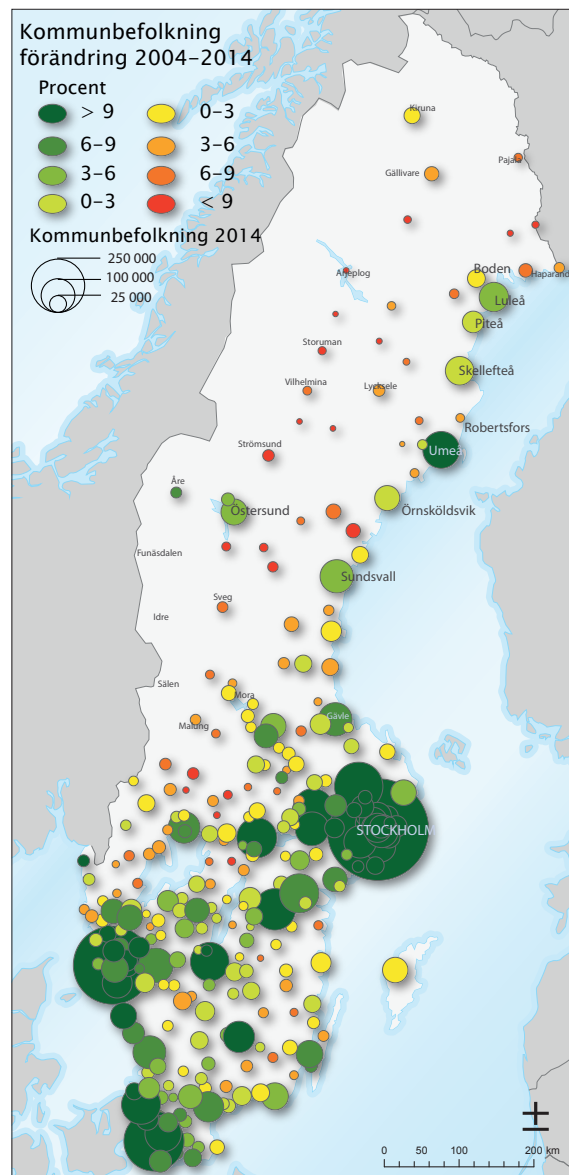
2.3 Ortsystem och omland

Kommunerna i Norrbotniabanestråket (Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå och Boden) har tillsammans ca 320 000 invånare och har de senaste tio åren ökat med nära 14 000 boende. Totalt har Västerbottens och Norrbottens län en befolkning på drygt 510 000 invånare, vilket innebär att över 60 % av befolkningen bor i Norrbotniabanestråket.

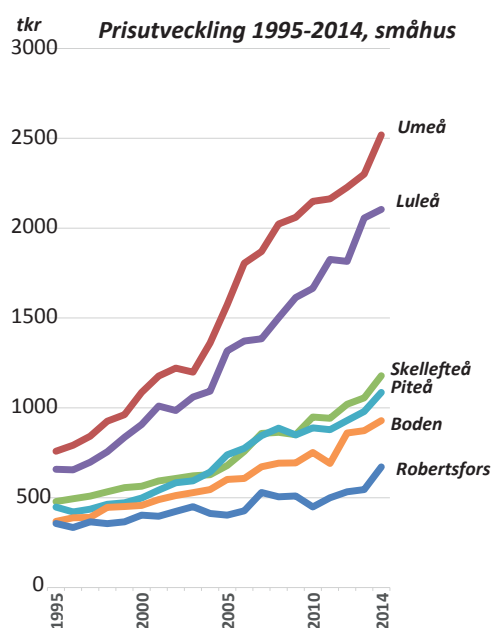
Befolkningsökningen för de två länen de senaste tio åren är ca 3 700 personer beroende på den stora tillväxten i kuststråket (14 000 personer). Den största tillväxten sker liksom i övriga Sverige i läns-, region och utbildningscentra.

Den föreslagna storregionen för de fyra nordligaste länen innebär en total befolkning på drygt 880 000 och en geografiskt mycket stor yta med långa avstånd mellan regiondelarna. Detta ställer särskilda krav på väl fungerande transportinfrastruktur.

Figur 2.3:2 Kommunerna i kuststråket i nordligaste Sverige har till stor del växande befolkning eller balans. Den stora invandringen 2015 och 2016 har ej beaktats i figuren, men innebär befolkningsökning särskilt för kommuner som tidigare minskat i befolkning.



Figur 2.3:1 Befolkningsutvecklingen 1990-2015 i kommunerna i Norrbotniabanestråket.

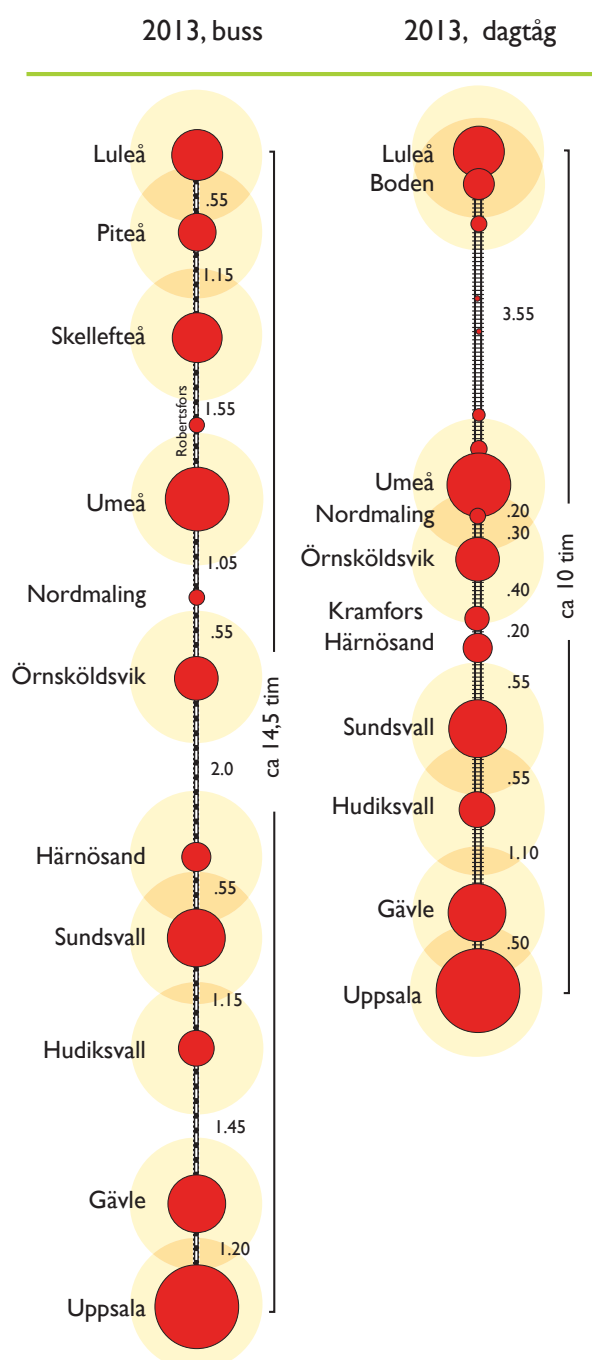


Figur 2.3:3 Prisutvecklingen på småhus 1995-2015 i kommunerna i Norrbotniabanestråket.

2.4 Arbetsmarknadssamspel

Befolkningen i norra Sverige är starkt koncentrerad till kustkommunerna. Näringslivet i kuststråket är starkt specialiserat med stora skillnader mellan orterna, som härigenom var för sig är otillräckligt differentierade arbetsmarknader. Orterna ligger idag restidsmässigt alltför långt från varandra för att medge tillräckligt dagspendlingssamspel med buss eller bil.

Den förvärvsarbetande dagbefolkningen i de fem kommunerna i Norrbotniabanestråket Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå är drygt 160 000 sysselsatta (år 2014). Umeå har störst förvärvsarbetande dagbefolkning med cirka 63 000 sysselsatta följt av Luleå med cirka 43 000.



Figur 2.4:1 Kollektivrestiderna längs kusten medger ej inbördes överbryggande arbetsmarknader i tillräcklig omfattning..

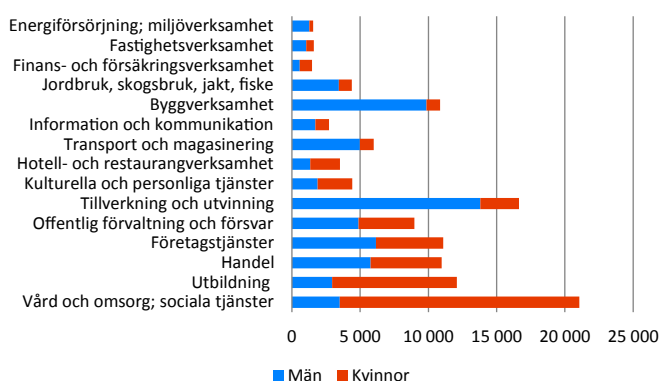
Genomsnittlig lönesumma i Norrbotten är cirka 309 tkr/sysselsatt (2014). Högst genomsnittlig lönesumma har Luleå med 327 tkr/sysselsatt följt av Umeå med 312 tkr/sysselsatt.

Näringslivets specialisering har vid alltför långa restider bidragit till balansproblem män/kvinnor och yngre/äldre. Detta är påtagligt i Västerbotten och Norrbotten där balansen mellan antalet kvinnor och män länge har varit ojämn med ett större antal män främst i industri- och periferikommunerna. Skellefteå är extra utsatt med långa pendlingsrestider och låg differentiering på arbetsmarknaden.

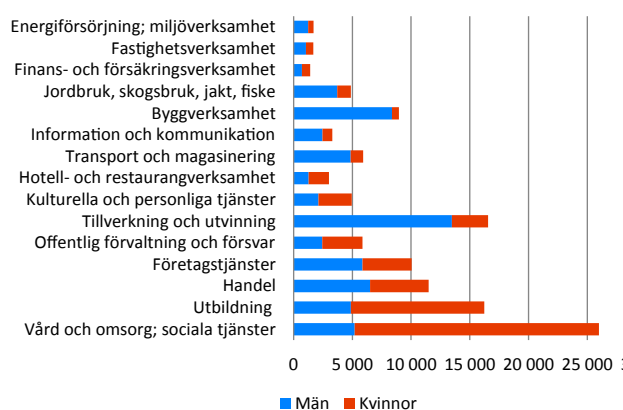
Vård- och omsorg och utbildningssektorn är viktiga för sysselsättningen i både Norr- och Västerbotten i jämförelse med resten av riket som helhet. Västerbotten har en blandning av tjänste-, tillverknings- och basindustrieföretag. Räknat i antal sysselsatta är tjänstesektorn dominerande.

I Västerbottens och Norrbottens län har inte den regionförstoring som observerats i övriga landet varit lika påtaglig. 1985 fanns 19 LA-områden i de två länen. Idag har länen 17 LA-områden. En starkt bidragande faktor till den långsamma utvecklingen mot större LA-områden är sannolikt de begränsade möjligheterna att pendla som de stora avstånden mellan de olika kommunerna inom regionen innebär. Regionförstoring, där lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) knyts samman till större geografiskt sammanhängande områden, sker som en följd av att pendling över kommungräns ökar. I praktiken innebär det ett ökat resande med längre arbetsresor än tidigare. 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. Jämställdhetsfrågan är också viktig eftersom ett könsuppdelat näringsliv med låg differentieringsgrad är sårbart. För att regionförstoring ska komma till stånd krävs också att människorna har möjlighet och också viljan att resa längre för att arbeta.

Trots strategiska jämställdhetssatsningar från det offentliga och från företagens sida är arbetsmarknaden till stor del fortfarande könsuppdelad, se figur 2.4:2 och figur 2.4:3.



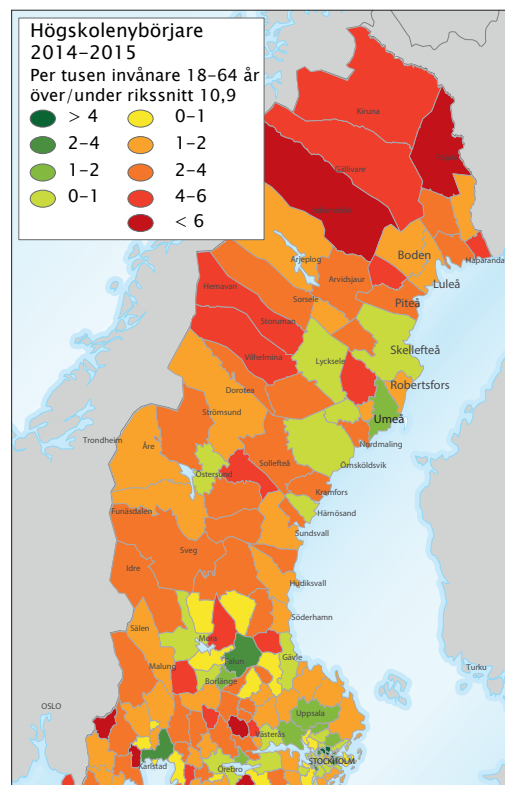
Figur 2.4:2 Antal förvärvsarbetande män och kvinnor per bransch i Norrbottens län, 2010. Källa SCB.



Figur 2.4:3 Antal förvärvsarbetande män och kvinnor per bransch i Västerbottens län, 2010. Källa SCB.

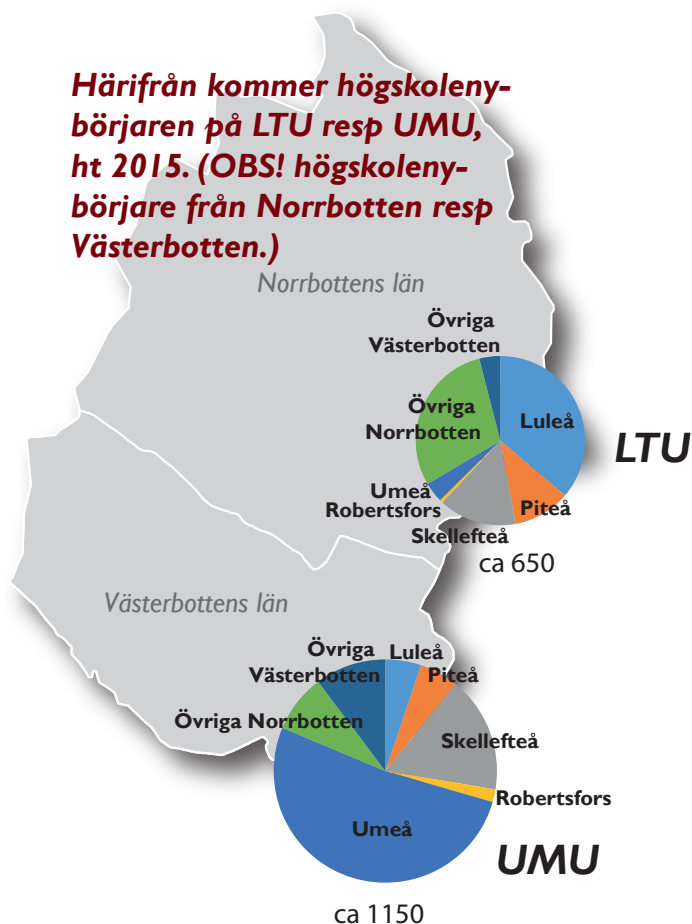
2.5 Högre utbildningssamspel

Norra Sverige har stora obalanser vad gäller kompetensförsörjningen med högre utbildade. Detta beror på två viktiga samband. Det ena är att tillgängligheten till högre utbildning med dagspendlingsrestid ger betydligt högre övergångstal till högre utbildning. Det andra är att rekryteringen av högre utbildade till näringsliv och offentlig förvaltning i stor omfattning beror på hur arbetsmarknaderna samspelar så att två i en familj kan få arbete någorlunda samtidigt. För orterna mellan Umeå och Luleå saknas god tillgänglighet till högre utbildning och ett gott samspel mellan arbetsmarknaderna pga. de långa avstånden.

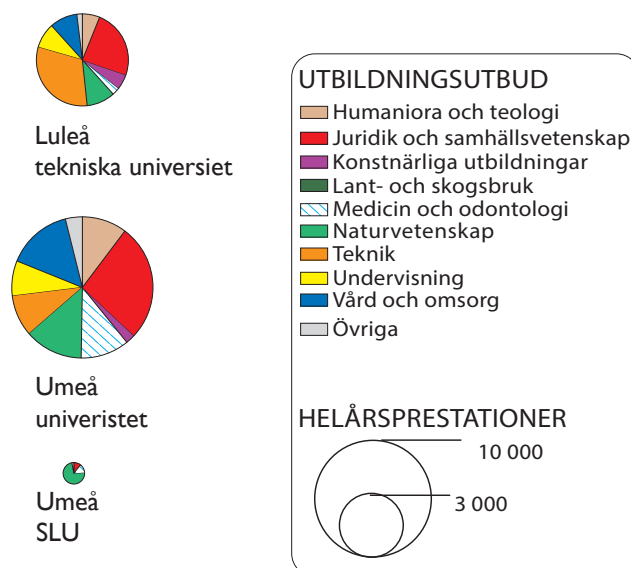


Figur 2.5:1 Dagspendlingstillgänglighet till högre utbildning påverkar starkt rekryteringen till högre utbildning. Framgångsrik industri inom egna kommunen reducerar rekryteringen till högre utbildning, se t.ex Kiruna, Gällivare och Vindeln där ungdomar får arbete och relativt höga löner utan högre utbildning.

Härifrån kommer högskolenybörjaren på LTU resp UMU, ht 2015. (OBS! högskolenybörjare från Norrbotten resp Västerbotten.)



Figur 2.5:2 Rekryteringen från kommunerna i Norrbottens och Västerbotten län till UMU resp LTU. Tillgängligheten har stor betydelse för val av studieort.



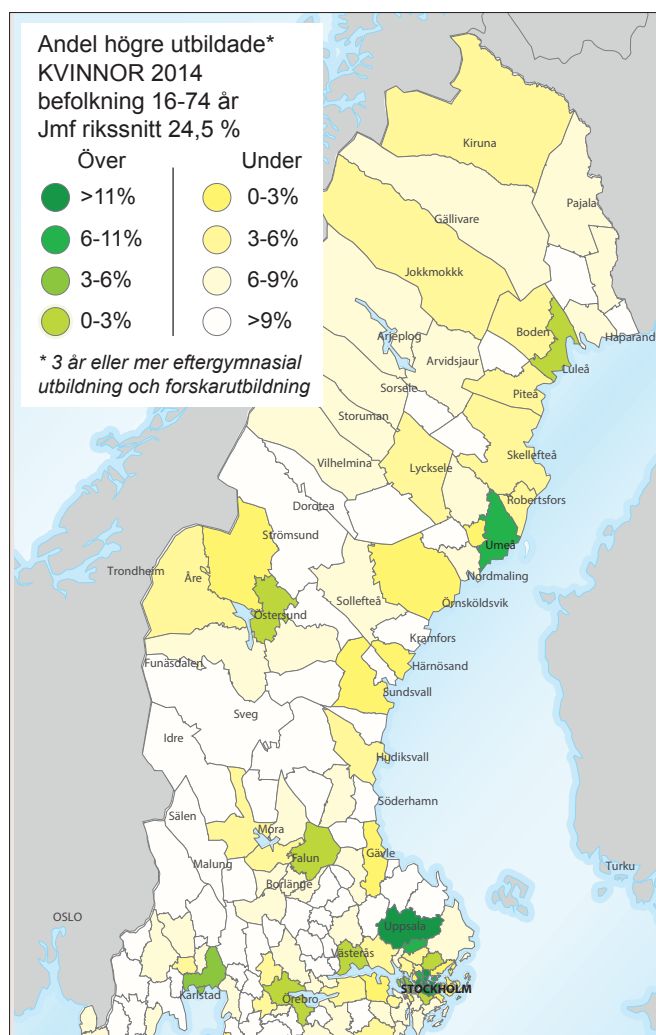
Figur 2.5:3 Utbildningsutbudet i universiteten.

Utbildningsnivåerna i Norr- och Västerbottens läns kommuner är generellt lägre än rikssnitt, med undantag för Umeå och Luleå. Andelen högutbildade män är i landet som helhet lägre än för kvinnor.

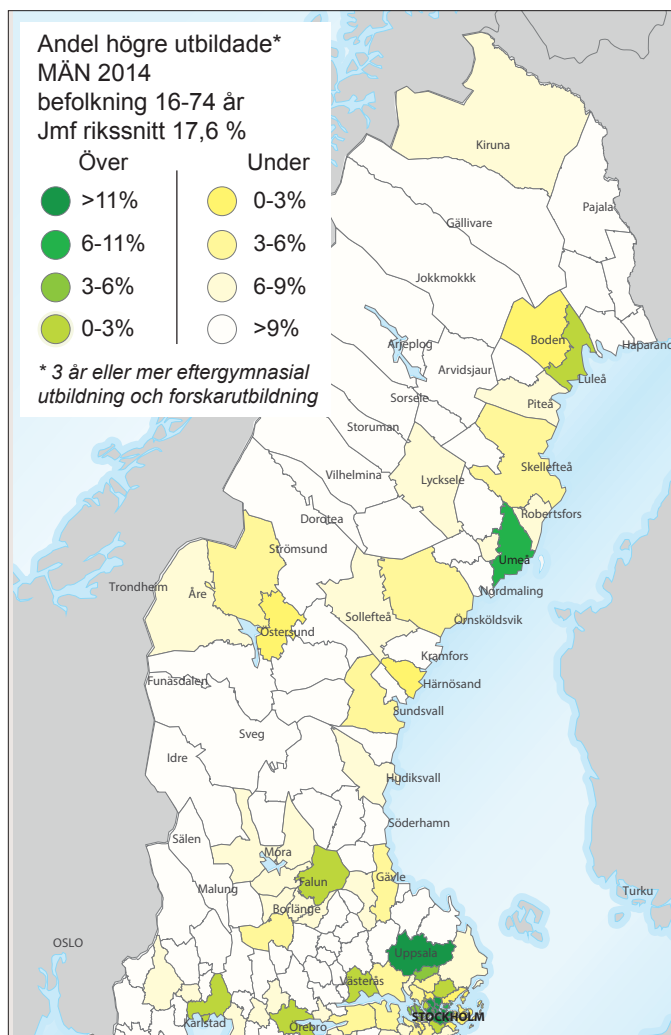
Den otillräckliga kompetensförsörjningen i industridominerande regioner och i inlandet hänger starkt samman med otillräcklig tillgänglighet till ett brett utbud av högre utbildning.

Tillfredsställande kompetensförsörjning med högre utbildade och andra nyckelkompetenser, inom alla sektorer, har strategiskt mycket stor betydelse för att klara länens långsiktiga industriella hållbarhet.

Universiteten i Umeå och Luleå har till stora delar kompletterande i utbildningsutbud.



Figur 2.5:4 Andelen högre utbildade är betydligt högre för kvinnor än för män. Andelen är särskilt hög i universitets- och högskolekommunerna, men är relativt hög även i övriga kommuner främst beroende på fler kvinnor än män inom sjukvård och offentlig förvaltning.



Figur 2.5:5 Andelen högre utbildade män är tydligt högst i universitets- och högskolekommunerna och är betydligt lägre i industri- och periferikommuner.

3 Transportsystem och trafik

3.1 Botniska korridoren och gränsöverskridande transportsystem

Definitionen av Botniska korridoren är den primära godstransportleden från Haparanda i norr till Mölby/Arlanda/Stockholm i söder. Transporterna fortsätter sedan ut mot Göteborgs hamn och Skåne för vidare färd ut mot Europas marknader. På den finska sidan fortsätter Botniska korridoren ner till Helsingfors. Korridoren är en del av EU:s stomnätverk för transporter, TEN-T Core network.

Till korridoren ansluter flöden från inlandets transportleder vilket gör korridoren till en viktig fråga för hela landet. De största flaskhalsarna är Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand, Norrbottenbanan, den saknade länken mellan Umeå och Luleå, samt Hallsberg-Degerön i söder.

Botniska korridoren ansluter nordligaste delen av Europa med övriga världen via två av EU:s nio stomnätsskorridorer (TEN-T core corridors), ScandMed-korridoren och Nordic Baltic-korridoren.

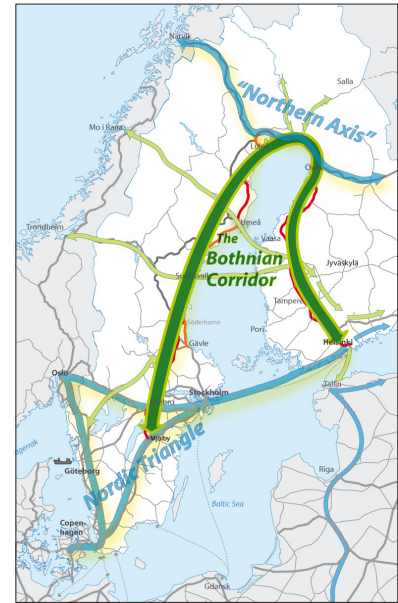
ScandMed-korridoren i Botniska korridorens förlängning på svensk sida ansluter norra Sverige med de fyra nordiska huvudstäderna i nordiska triangeln och till övriga Europa och världen via Göteborgs hamn och Fehrman Bält-bron. Nordic Baltic förlänger Botniska korridoren på finska sidan till hamnarna i Baltikum och vidare till hamnarna i Nordsjön.

Sträckan Luleå-Boden-Kalix-Haparanda/Torneå saknar persontågstrafik och trafikeras av regional och interregional busstrafik. Norrtåg planerar persontrafik på sträckan med trafikstart 2017.

Malmbanan i norr kopplar ihop hamnen i Narvik och Luleå genom det malmrika Norrbotten. Banan är en del av Northern Axis som ansluter norra Norge med transsibiriska järnvägen.

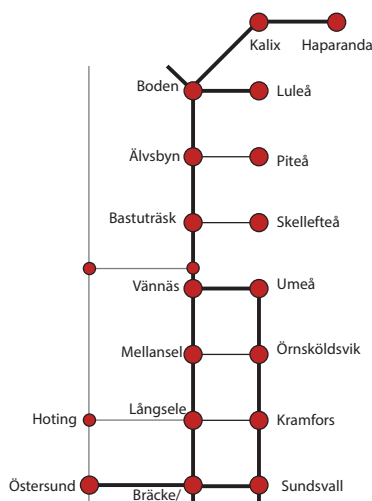
Midway Alignment of the Bothnian Corridor är ett projekt med syfte att stärka den viktiga öst-västlig förbindelsen som kopplar ihop korridoren mellan Umeå och Vasa med en högteknologisk färja och förbättrad logistik från Mo i Rana i Norge till Tammerfors i Finland.

Atlantbanan och Mittstråket förbinder storstadsområden som Trondheim och Stockholm med östkusten och Sundsvall och Gävle och bidrar med viktiga flöden in i och via Botniska korridoren.



Figur 3.1: Botniska korridoren

3.2 Allmänna förutsättningar för dagens transporter på Stambanan genom övre Norrland



Figur 3.2:1 Schematisk översikt över järnvägstrafikeringarna. Till höger Botniabanan, Ostkustbanan och Ådalsbanan under upprustning. I mitten Stambanan genom övre Norrland. Till vänster Inlandsbanan.

En stor brist hos dagens järnvägsnät i norr är att de stora städerna längs kusten norr om Umeå inte sammanbinds av järnväg. Detta påverkar såväl godsflöden som persontrafikflöden negativt. Arbetsmarknadssamspel och utbildningssamspel påverkas negativt liksom rationaliteten i godsflöden.

Det mycket viktiga järnvägssystemet är hårt belastat och sårbart. Kapaciteten på järnvägsnätet beror på flera faktorer, bl.a. infrastrukturen, signalsystemet, tidtabellerna och tågmaterialet. Kapaciteten på enkelspårsbanor är starkt beroende av avståndet mellan mötesstationer och tågens hastighet. Banor med blandad trafik (person- och godståg) med stora skillnader i hastighetsstandard har lägre kapacitet. Detta gäller även för dubbelspårssträckor. Den verkliga kapaciteten på järnvägsnätet behöver dessutom ta hänsyn till marginaler och banarbeten.

Särskilt de hårt trafikerade enkelspårssträckorna på Stambanan genom övre Norrland, Norra Stambanan, Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Godsstråket genom Bergslagen binder samman norra Sveriges och Bergslagens godstransporter med Södra och Västra Stambanorna. Södra stambanan söder om Mjölby och Västra stambanan (Väster om Hallsberg) är de stora transportstråken i södra Sverige med ca 6,5 respektive 5,5 miljoner ton/år.

Mycket stora varuvärden transporteras idag i ett sårbart enkelspårsystem genom övre Norrland. De potentiella kostnaderna för längre stopp eller avbrott i transporterna är mycket höga. Det är en påtaglig systembrist att så höga varuvärden och senare förädlingssteg inte är säkrade genom två spår. Dubbelspårsfunktionen skulle öka leveranssäkerheten både avseende kapacitet vid normal drift och vid större olyckor, haverier samt vid underhållsåtgärder med kortare, planerade stopp.

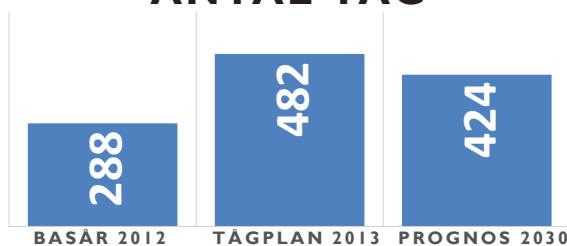
I en studie av Ramböll (Kapacitetsåtgärd - Norrbotniabanan, 2014) är de ekonomiska förlusterna orsakade av kapacitetsbristen på Stambanan genom övre Norrland ca 570 Mkr/år, och förlusterna av att Norrbotniabanan inte är realiserad uppskattas till 1 740 Mkr/år.

Hög leveranssäkerhet för industrierna i norra Sverige är av stor betydelse för svensk ekonomi. Med förlorad försäljning, sämre konkurrenskraft och eventuell omlokalisering av produktionen utomlands skulle få mycket stora, negativa ekonomiska konsekvenser för Sverige. Dessa effekter blir mångfalt större än ett par dagars avbrott.

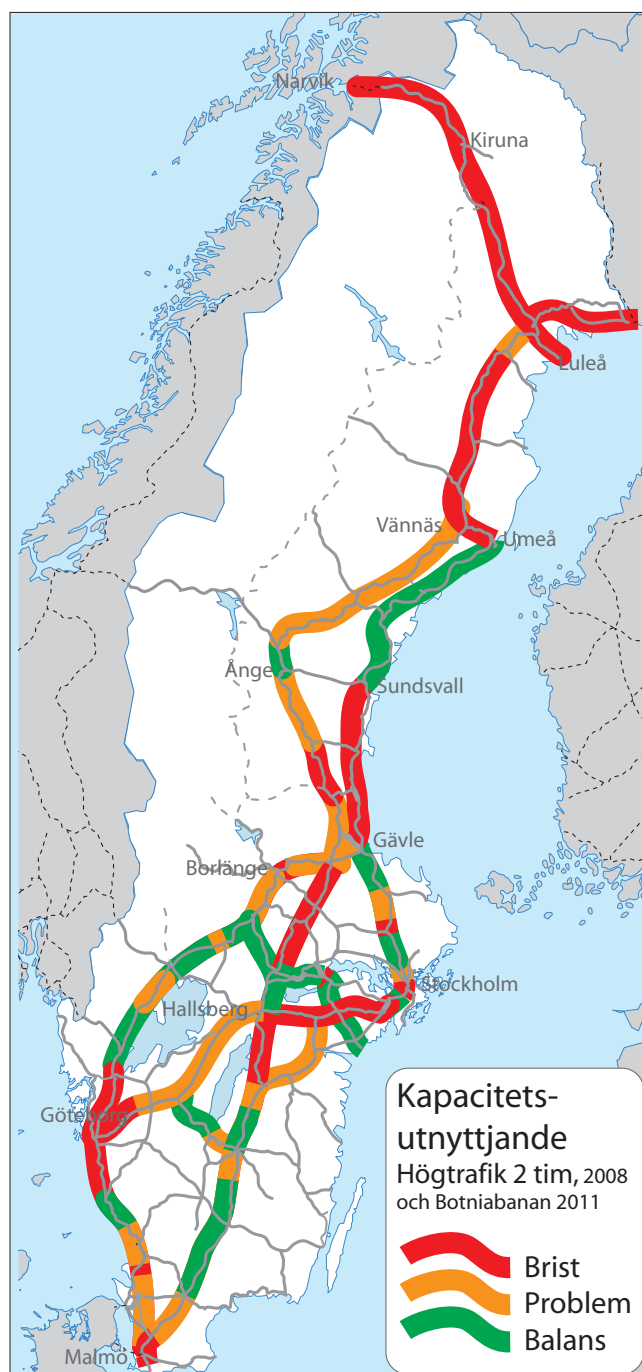
För näringslivet är ett robust och tillförlitligt järnvägsnät grundläggande. Järnvägen i norra Sverige har idag svårt att svara upp mot industrins behov.

Stambanan genom övre Norrland/Norra Stambanan är en av norra Europas viktigaste godspulsådror. 2010 transporterades ca 6 Mton på järnvägen. Det är nästan lika mycket som transporteras på den södra stambanan. Den stora skillnaden är att stambanan genom övre Norrland är ett enkelspår för både syd- och norrgående trafik. Det innebär en hög belastning på spåret. Idag kör mer än 60 stycken tåg på Stambanan genom övre Norrland (SgÖN) räknat i båda riktningarna med ett varuvärde av ca 220 mkr per dygn (7 Mdr kr/år). Men Trafikverkets prognos för 2030 överskreds redan 2013 i Tågplanen. Kvar finns endast sju tågslägen, dvs. då ett tåg kan passera rakt igenom sträckan utan att stanna för möte, att fördela på både norr- och sydgående trafik.

ANTAL TÅG



Figur 3.2:2 Enkelspårs- och dubbelspårsbanor i Sverige.

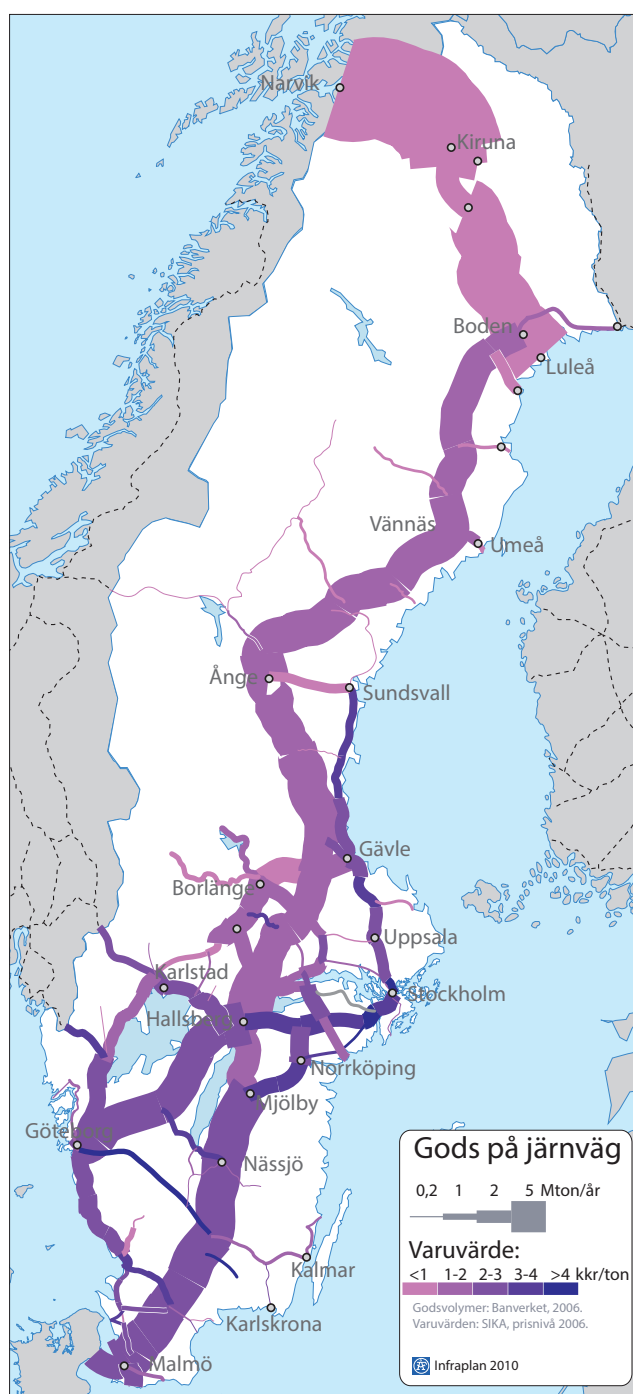


Figur 3.2:3 Hårt belastat järnvägsnät, som får ökande problem genom att efterfrågan på järnvägstransporter ökar

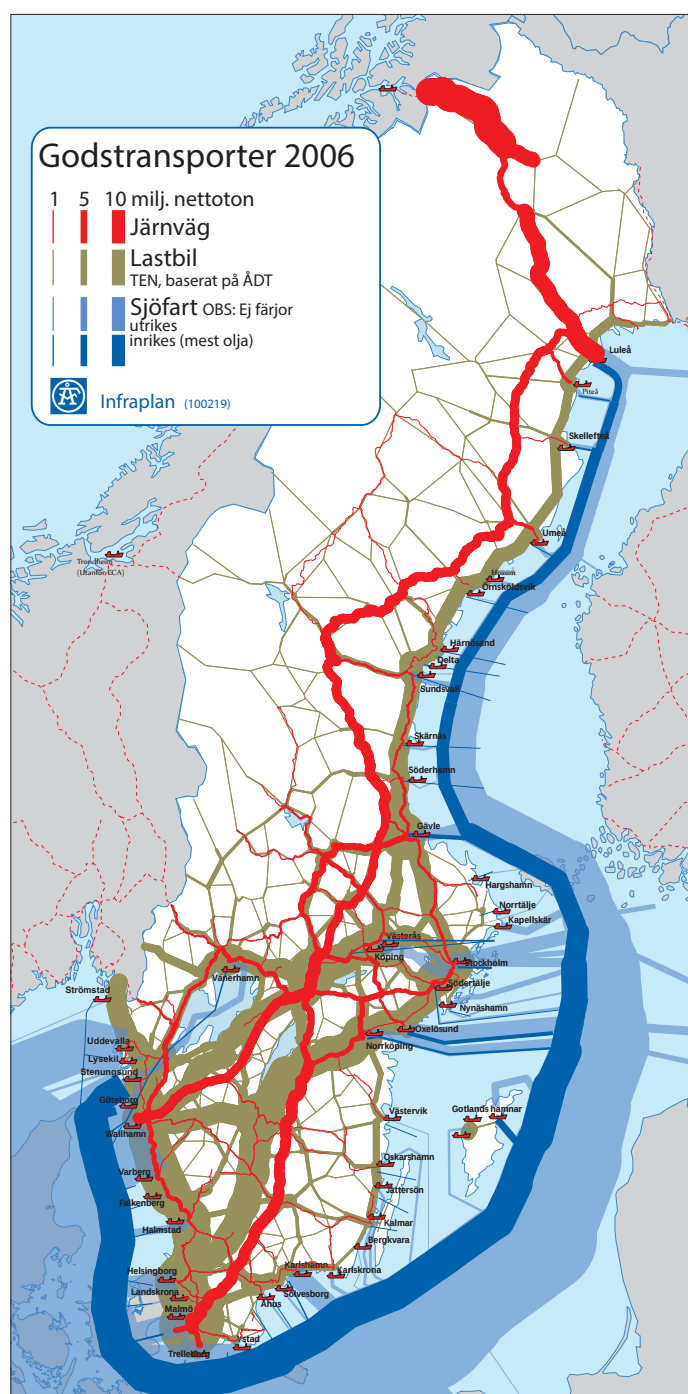
Att bygga fler mötesstationer på SgöN kommer inte att förbättra situationen. Endast en liten del av problemen i Tågplan 2013 kommer att lösas samtidigt som vi får en negativ bieffekt med ökade transporttider. Att bygga dubbelspår längs SgöN kommer sannolikt att bli dyrare än Norrbotniabanan samt kommer inte att leda till de samspelsförstärkande effekterna som Norrbotniabanan skapar.

Stambanan genom övre Norrland har dessutom branta lutningar, som reducerar möjlig tågvikt. Dagens maximala tågvikter är 1000-1100 ton, jämfört med ca 1600 ton för banorna i södra Sverige.

Vidare saknas omledning norr om Umeå/Vännäs till annat elektrifierat spår. Detta innebär sårbarhet och bristande leveranssäkerhet. Viss omledning kan ske via Inlandsbanan. Det innebär att tågen



Figur 3.2:4 På den enkelspåriga Stambanan genom övre Norrland transporteras varje år drygt 6 Mton. De ökade varuvärdena söderöver uppkommer vid förädlingsindustrier som baseras på till stor del norrländska råvaror



Figur 3.2:5 Järnvägens marknadsandel av de långväga godstransporterna är ca 25 %. Vägtransporterna och sjöfarten står vardera för cirka 38 % av transportarbetet.

måste köras upp till Gällivare via Malmbanan och där delas upp till mindre lättare enheter för att därefter dras med dieslkraft söderut. Det innebär avsevärt större kostnader, ytterligare belastning på Malmbanan, merarbete och koldioxidutsläpp och sker därför endast i en begränsad omfattning.

Godsvolymererna på SgÖN består till största del av stål-, koppar- och skogsbaserade produkter: exempelvis stålrullar, sågade trävaror, kopparbaserade råvaror, papper och pappersmassa, insatsvaror till dessa samt lastbilshytter och livsmedel.

Godsflödena från den svenska basindustrin är till stor del för tunga för att köras på lastbil och sjötransporter kan inte erbjuda den höga frekvens som i många fall krävs för att klara marknadens krav på "just-in-time" med kort lagerbindning.

Längs kusten finns behov av modern järnväg för att med dagspendlingsrestider överbrygga avstånden mellan de större tätorterna.

För godstransporter är effektiva omlopp en viktig förutsättning eftersom tågen måste hålla sina tidtabeller i båda riktningarna för att industrin ska kunna leverera sina produkter utan kostsam lagerhållning.



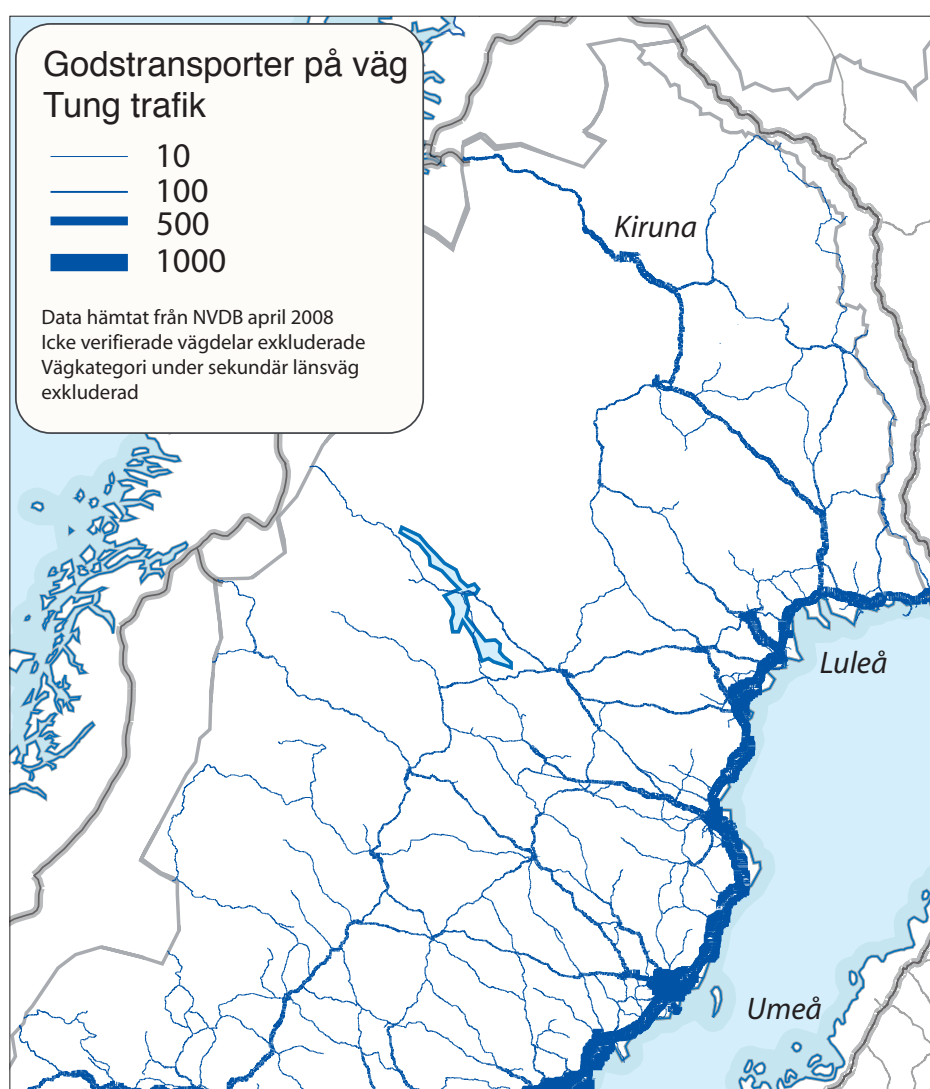
Figur 3.2:6 Urspårningen vid Grötingen 2011 orsakade stora skador för såväl infrastrukturanläggningen som för företagen.

3.3 Väg

Vägsystemet är en grundläggande förutsättning för lokala och inomregionala resor samt för godstransporter. För norra Sverige och främst Norrlands inland har vägsystemet avgörande betydelse även för interregionala resor, dels beroende på systembrister i järnvägssystemet och dessutom beroende på att flygsystemet inte heller medger önskvärda kopplingar inom landsdelen.

E4 längs norrlandskusten har de största flödena och sammanbinder de flesta städerna/kommuncentra i stråket. E4 har relativt god standard i Norrbotten och Västerbotten, med undantag för sträckan Sikeå-Bureå där dagens E4 är en flaskhals såväl vad gäller framkomlighet som säkerhet. Mycket tyder även på att de tillåtna hastigheterna på E4 kommer att sänkas på långa delsträckor för att öka trafiksäkerheten, men som bidrar till längre restider och sämre tillgänglighet. Mellan Umeå och Skellefteå handlar det om ca 6 mil, dvs halva sträckan som kan få sänkt hastighet.

Den långväga lastbilstrafiken har störst marknadsandel för de norrgående transporterna, som domineras av livsmedel etc. Styckegods och förädlade trävaror dominerar för de södergående flödena, medan verkstad står för mindre andelar, dock med höga varuvärden.



Figur 3.3:1 Omfattande vägtransporter sker längs norrlandskusten.

3.4 Sjöfart

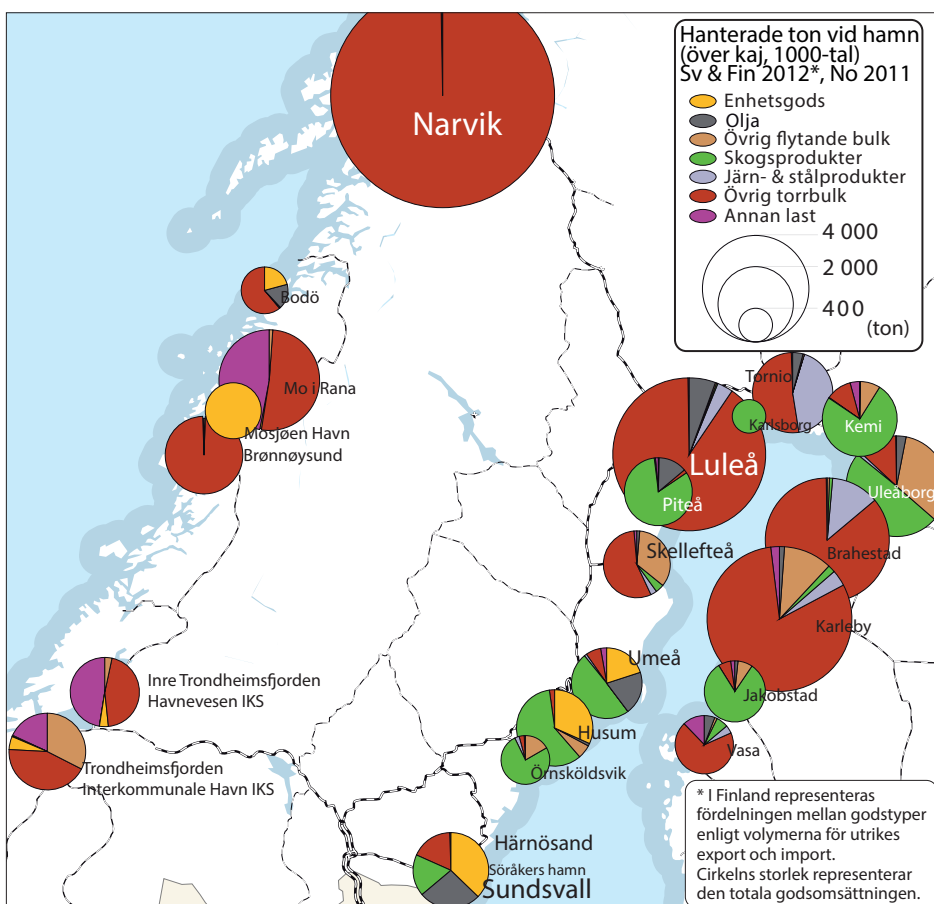
Hamnarna i norra Sverige har stor betydelse för näringslivet i ett EU-perspektiv. Hamnarna fungerar som ett samverkande system med olika specialiseringar.

Luleå hamn hanterar årligen ca 8 miljoner ton (2015). Järnmalmshandeln från Malmberget dominerar. Inkommande gods består främst av olja och kol. Luleå hamn är sk TEN-T Core-hamn (en av totalt fem svenska core-hamnar) och med en kraftfull planerad investering med muddring (Östersjömax 15 m) och utveckling av hamnområdet.

Piteå hamn hanterar ca 1,7 miljoner ton/år, huvudsakligen skogsprodukter, kraftliner och pappersmassa.

Skellefteå hamn hanterar ca 1,5 miljoner ton/år. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror.

Umeå hamn hanterar årligen ca 1,8 miljoner ton/år varav merparten skogsprodukter och enhetsgods. Umeå hamn har dessutom omfattande terminalverksamhet som hanterar ca 400 000 ton/år. Färjeförbindelsen över Kvarken är betydelsefull för både gods- och passagerartrafik. Umeå hamn och Vasa hamn ingår numera i det gemensamma Kvarken ports, som stärker samspelet över Kvarken ytterligare.



Figur 3.4: I Norra Sveriges hamnar har stora volymer och inbördes specialisering. Järnvägen har särskilt viktig roll för flödena till Luleå, Piteå, Skellefteå, Umeå och Sundsvalls hamnar.

3.5 Strategiska noder

Terminalfunktioner av olika slag har stor betydelse för effektiviteten i de olika transportsystemen samt för samspelet mellan dessa. För att uppfylla rationell multimodalitet och systemfunktion behövs en ändamålsenlig transportinfrastruktur.

Godsterminaler: Umeå, Holmsund, Skelleftehamn, Piteå, Haraholmen och Luleå, Luleå hamn, Boden, Älvsbyn, Kalix, Haparanda, Gällivare och Kiruna.

Kombiterminaler: Umeå och Luleå.

Timmerterminaler: Gimonäs (Umeå), Bastuträsk, Storuman, Lycksele och Murjek.

Hamnterminaler beskrivs i avsnitt 3.4.



Figur 3.5:1 Umeå hamn har betydande hantering av bl.a. enhetsgoods och upptagningsområdet är hela norra Sverige.

3.6 Flyg

Flyget har stor betydelse för näringslivet och befolkningen i norra Sverige. Flygnyttjandet per invånare är mycket högt, se figur 3.5:2.

Statliga flygplatser

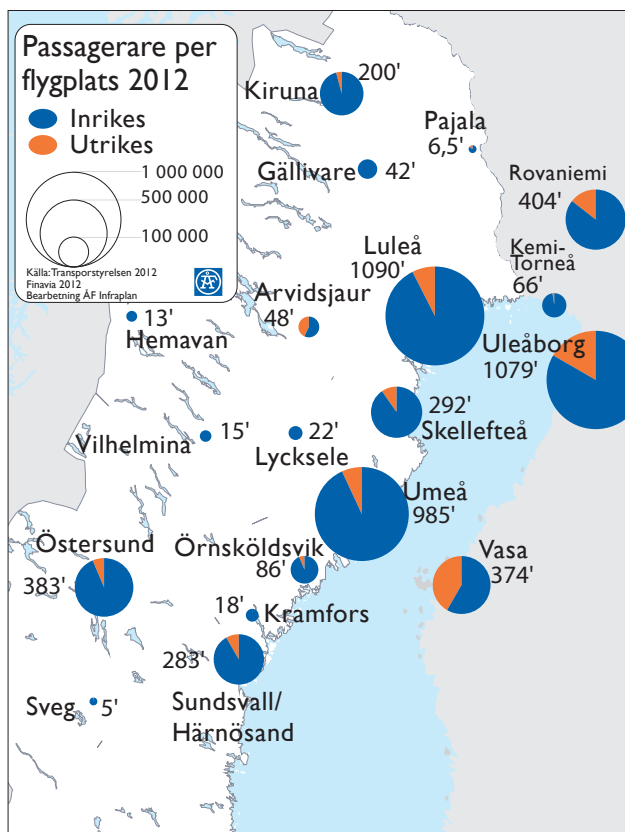
Luleå flygplats är i passagerarantal Sveriges 5:e största flygplats med 1 177 000 passagerare år 2015. Flygplatsen har 15 dagliga turer till/från Stockholm/Arlanda. Luleå Airport har även direkt reguljär trafik till/från Göteborg, Pajala, Uleåborg och Tromsø. Flygplatsen har ca 10 charterdestinationer.

Luleå flygplats potential som internationell fraktflygplats utvecklas löpande.

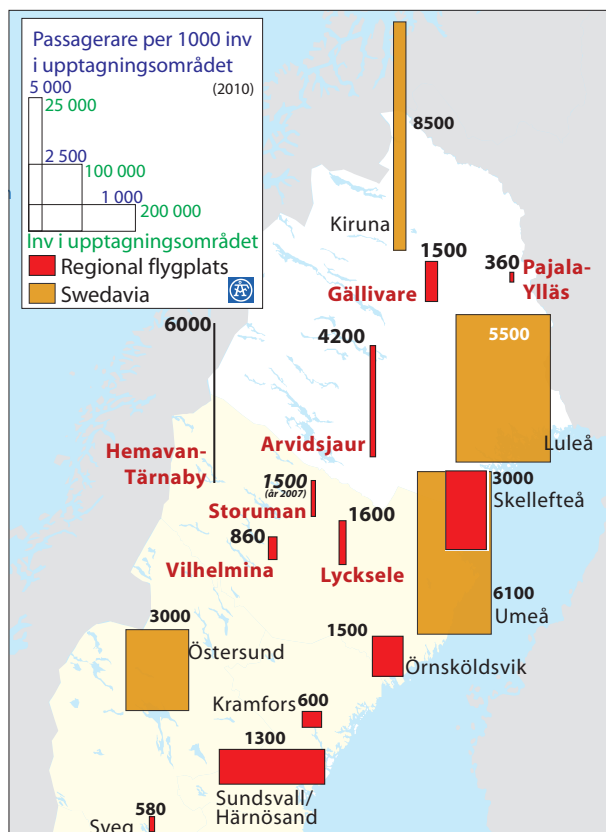
Umeå flygplats ligger 4 km (6 minuter) från Umeå centrum, Norrlands universitetssjukhus och universiteten. År 2015 hade flygplatsen 1 047 000 passagerare. Reguljär trafik till/från Stockholm (Arlanda och Bromma med 17 turer/dag), samt till Göteborg och Östersund. Flygplatsen har cirka sju charterdestinationer.

Regionala flygplatser

Skellefteå flygplats ligger cirka 15 km söder om Skellefteå och hade år 2015 cirka 300 000 passagerare. Reguljär trafik till/från Stockholm/Arlanda samt ca fem charterdestinationer.



Figur 3.6:1 Storregionens flygplatser har hög passagerarfrekvens.



Figur 3.6:2 Till följd av de långa resavstånden har nordligaste Sverige mycket högt flygnyttjande per person.

4 Analys av nyttor



Norrlandskusten med ett femtontal relativt stora städer ligger i en för tågtrafik fördelaktig linjär struktur. De inbördes avstånden mellan städerna är dessutom fördelaktiga för modern persontågstrafik, eftersom tågtrafiken ger fördelaktiga dagspendlingsrestider, som inte kan uppnås med bil eller buss.

Samtidigt med att ortsstrukturen längs kusten är lämplig för persontrafik skulle modern järnväg också fungera bra för regionens mycket stora godsflöden.

Ur ett systemperspektiv bidrar Norrbotniabanan till ökad samhällsnytta både vad gäller godstransporter och persontransporter. Dessutom bidrar förbättrad järnvägsinfrastruktur till betydande miljövinster, stärkt konkurrenskraft och stärkt samspel mellan orterna i stråket.

Stambanan genom övre Norrland behöver också strategiska åtgärder för att öka den samlade kapaciteten särskilt för gods. Däremot kan åtgärder enbart på Stambanan genom övre Norrland inte bidra till ett robustare transportsystem, lägre transportkostnader, regionförstoring, stärkt konkurrenskraft, minskad miljö- och klimatpåverkan, etc.

Norrbotniabanan innebär även stora potentialer till stärkta samspeleskopplingar med anslutande stråk, bl.a. Malmbanan och Haparandabanan.

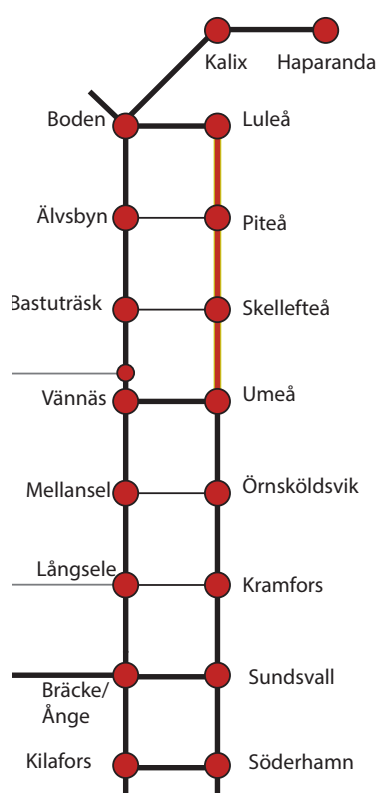
Vid förverkligandet av storregionen för norra Sverige har Norrbotniabanan mycket stor betydelse. Detta beror bl.a. på att resbehoven inom regionen kommer att öka för att regionen ska kunna fungera.

4.1 Näringslivsnyttor/Godsnyttor

För godstransporterna innebär Norrbotniabanan möjligheter att frakta större volymer och vikter, ökad räckvidd/kortare transportsträcka och tillgång till spårutrymme. Dessutom skapar Norrbotniabanan ett alternativ och omledningsmöjlighet tillsammans med Stambanan. Näringslivets transportråd, Tågoperatörerna m fl. står bakom en rapport (Järnväg 2050 - Näringslivets godstransporter) där Norrbotniabanan lyfts fram som högsta prioritet för att Sverige ska kunna hantera efterfrågan på järnvägstransporter.

Infrastrukturkommissionen ser att en avlastning av godstrafiken i söder kan göras när Norrbotniabanan byggs och Malmbanan kompletterats med dubbelspår, via Narviks hamn.

Totalt bedöms Norrbotniabanan bidra till omkring 30 % lägre transportkostnader. Detta skapar förutsättningar för industrierna att konkurrera på större marknader, främst på den europeiska kontinenten. Norrbotniabanan skapar dessutom möjligheter för industrierna att utveckla produktionen och att höja förädlingsgraderna.



Figur 4.1.1 Norrbotniabanan kommer att fungera i viktigt samspel med Stambanan.

Effekternas typ och storlek varierar mellan olika industrier beroende på lokalisering, producerade varor och de krav det ställer på transporterna mm.

En ytterligare möjlighet med Norrbottenbanan är förbättrad samordning mellan södergående och norrgående järnvägstransporter.

Robustare transportsystem och ökad leveranssäkerhet

Ökad kapacitet

Norrbottenbanans bangeometri med max 10 promilles lutning skapar förutsättningar för ca 40 % ökade tågvikter med ett lok, vilket motsvarar från 1100 ton till 1600 ton. Det effektiviserar frakterna med 30 % och ger samma standard som övriga Sverige. Detta ger effekter direkt i Norr- och Västerbotten för malm som ska från Aitik i Gällivare ner till Skellefteå och skog som ska upp till Piteå. Ökar vi tågvikten, vilket är tanken med Norrbottenbanan, minskar antalet tåg till en början, men för genomgående tåg finns fortfarande begränsningar. Ådalsbanan begränsar vagnvikten till 1400 ton. Långa tåg om 750 meter kan inte heller bli aktuellt förrän en större del av järnvägssystemet i den Botniska korridoren klarar det. Men att gå från 1100 tons tåg, som gäller idag på stambanan genom övre Norrland, till 1400 tons tåg ger en tydlig effekt genom att tågen kan packas tyngre och göras något längre.



Avstånden minskar med 7-11 mil i många viktiga godsrelationer.

Fem av sex företag i en studie (Tilläggsstudie av företagsekonomiska effekter) från 2006 bedömer att de kan nyttja ökade tågvikter och därmed uppnå besparingar motsvarande 10-25 % av då rådande kostnad för berörda transporter. Sammantaget innebär Norrbottenbanans ökade kapacitet (främst i form av ökade tågvikter) årliga besparingar på ca 40 Mkr för företagen i studien.

Beroende av transportupplägg kan dessa nyttor tas ut direkt när Norrbottenbanan är klar. Längre södergående transporter är dock beroende av hela systemet.

Kortare sträcka och gångtider

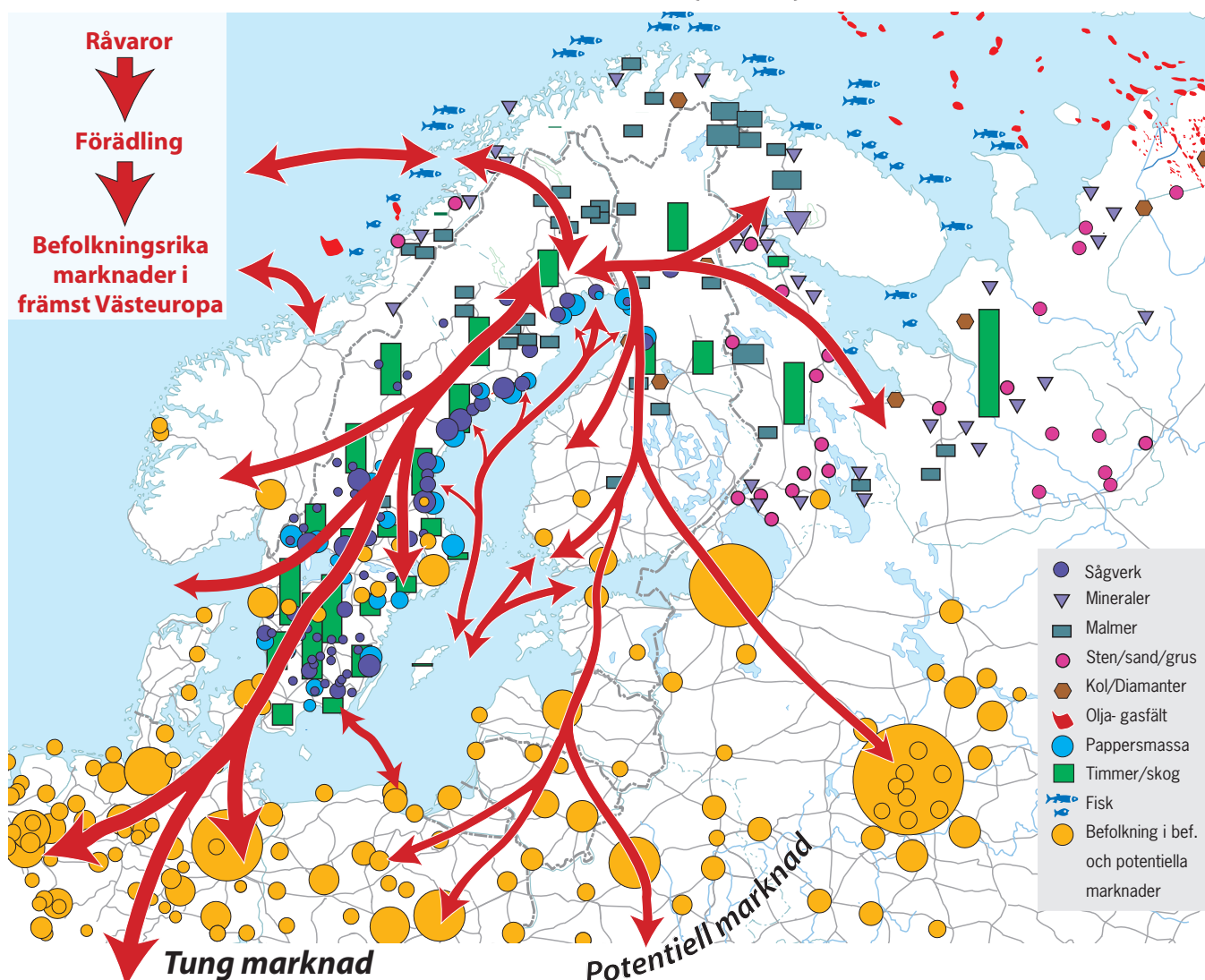
Fullt utbyggd kustjärnväg med Norrbottenbanan innebär förkortad sträcka (81 km, Luleå-Umeå) och gångtider. Störst procentuell effekt får SCA:s systemtransporter Piteå-Holmsund som förkortas med ca en tredjedel. Den nya banans högre medelhastigheter ger ytterligare förkortningar av gångtiderna. Godstågskostnaden minskar med kortare avstånd och med kortare gångtider. Besparingen är hänförlig till minskade kostnader för drivmedel/elförbrukning, underhåll, kapital och personal. Tågmateriel och lokförare binds upp kortare tid. Fler transporter möjliggörs med samma rullande materiel och kostnad. Besparingen av godstågskostnader till följd av kortare sträcka och gångtider beräknas

till ca 25-30 Mkr/år för de studerade företagen sammantaget. Här-till kommer besparingar genom minskade banavgifter, ca 5 Mkr/år. Minskad kapitalbindning i transporterade varor motsvarar ca 5 Mkr/år.

Ökade produktionsvolymen och nya järnvägstransporter

Norrbotniabanans ökade kapacitet och sänkta transportkostnader innebär stärkta förutsättningar för de stora industrierna i stråket att konkurrera på större marknader, främst på Europeiska kontinenten. Denna möjlighet bedöms kunna ge betydande effekter på omsättning och resultat. Möjligheten att nå större marknader med järnvägstransporter och transportkostnadsbesparingar för framtida volymökningar, värderas sammantaget till ca 30-65 Mkr/år för de studerade företagen.

Den traditionella samhällsekonomiska kalkylen har svårt att fånga upp nyttoeffekterna för näringslivet av förbättrad godstrafik. För att diskussionsmässigt belysa effekten av effektiva godstransporter gör ett enkelt beräkningsexempel. 1 % förbättring eller försämring av det totala årliga produktionsvärdet i industrin i Västerbottens och Norrbottens län, ca 110 Mdr kr/år, skulle diskonterat till nuvärde motsvara ca 10 Mdr kr (år 2035).



Figur 4.1:2 Viktiga råvaror och produkter kan med Norrbotniabanan/Botniska Korridoren nå EU:s befolkningstäta delar på ett mycket mera miljö- och klimatvänligt sätt.

Efterfrågan på järnvägstransporter i norra Sverige är i rådande stund större än vad som ryms på befintlig bana.

Norrbotniabanan innebär förutsättningar för utvecklade/nya verksamhetsområden i anslutning till banan. Exempelvis kring Dåva återvinningsanläggning, Piteås nya godsbangård och omvandling av området för befintlig godsbangård samt Luleå flygplats/Kallaxområdet (förutsatt att sträckning via området förverkligas).

För Dåva anges potentialen för järnvägstransporter vara ca 1 Mton/år. Dessa beror på utökade volymer som möjliggörs av Norrbotniabanan samtidigt som helt nya verksamheter blir möjliga, bl.a. ett nytt bioenergikombinat. Denna potential är inte beaktad i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl för Norrbotniabanan.

Norra Sverige ser även stora potentialer i utvecklande av sk Dryport-terminaler. I en Dryport inryms fler funktioner än vad som normalt finns i en godsterminal, såsom förtullning och IT-integration med någon hamn. Överhuvudtaget har en Dryport ett mer ingående samarbete med någon eller några hamnar. I sin fulländning kan den betraktas som en del av en hamn. En Dryport ska vara intermodal och transporterna till och från hamnen ska företrädesvis ske på järnväg, alternativt inre vattenvägar.

Näringslivsnytta av ökad produktivitet

Förutom att tillväxten i regionen ökar till följd av den positiva sysselsättningseffekten, kan antas att produktiviteten i regionen kommer att öka som följd av Norrbotniabanan. Regionförstoringen underlättar rekryteringen av kompetent arbetskraft, vilket medför betydande produktivetsvinster för näringslivet i regionen.

Näringslivsnyttan av produktivetsökningen utgörs av ökad vinst samt avkastning på kapital, m a o skillnaden mellan förändrad bruttoregionprodukt och förändrad lönesumma. Den genomsnittliga kvoten mellan lönesumma och bruttoregionalprodukt i Norrbotten och Västerbotten har långsiktigt varit omkring 40 %. Beräknat med denna kvot blir förändringen av BRP under kalkylperioden 2018-2035 25 Mdr kr i nuvärde. Näringslivsnyttan för perioden blir efter avdrag för lönesumma 15 Mdr kr.

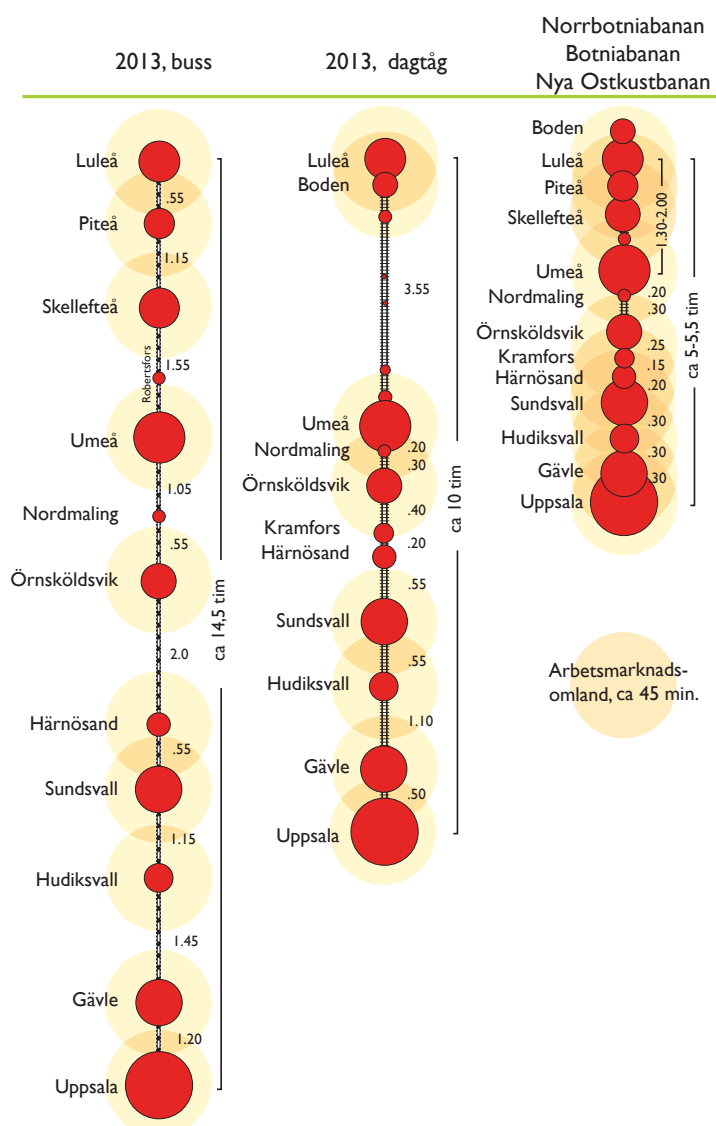
Hur kan företagen sköta kompetensförsörjningen?

Företagen får bättre närhet till den högre utbildningen, vilket både innebär att man kan rekrytera bättre och att man kan påverka utbildningarna att bli bättre anpassade. Vidare behöver företagen själv kompetensutvecklas och det blir viktigt med närhet till universiteten.

4.2 Arbetsmarknadsnyttor

Norrlandskusten är det stråk i landet, som har störst potential för regionförstoring. Längs norrlandskusten ligger städerna som ett pärlband med alltför långa pendlingsavstånd med bil och buss, men mycket väl fungerande restider med modern regiontågstrafik. Det är relativt stora orter som med Norrbotniabanan får gemensamma och överlappande arbetsmarknader. Med Norrbotniabanan kommer restiderna att halveras jämfört med dagens snabbaste busslinjer. Det underlättar rekrytering för företagen och ökar valfriheten för medarbetarna.

Vidgade arbetsmarknadsregioner innebär med regionens högt specialiserade näringsliv i berörda kommuner att kvinnor och män får mer likartade tillgång till arbete, vilket både bidrar till ökad effektivitet och ökad jämställdhet. Arbetsgivarna hittar lättare rätt person till rätt arbetsuppgift och den höga produktiviteten förbättras ytterligare. Vidgade arbetsmarknadsregioner bidrar dessutom till mer differentierade arbetsmarknader och har bättre förutsättningar att möta framtida utmaningar



Figur 4.2:1 Kollektivrestiderna längs kusten kortas avsevärt med Botniska Korridoren och medger en drastisk utveckling av inbördes överbryggande arbetsmarknader.

Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi

I studien "Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet norra Sverige (2013)" belyses betydelsen av sambandet mellan vidgade lokala arbetsmarknader, sysselsättningstillväxt och ekonomisk tillväxt. I studien tillämpas en modell för att förklara sysselsättningsutvecklingen inom svenska lokala arbetsmarknader, som utvecklades i samband med statens Regionalpolitiska utredning.

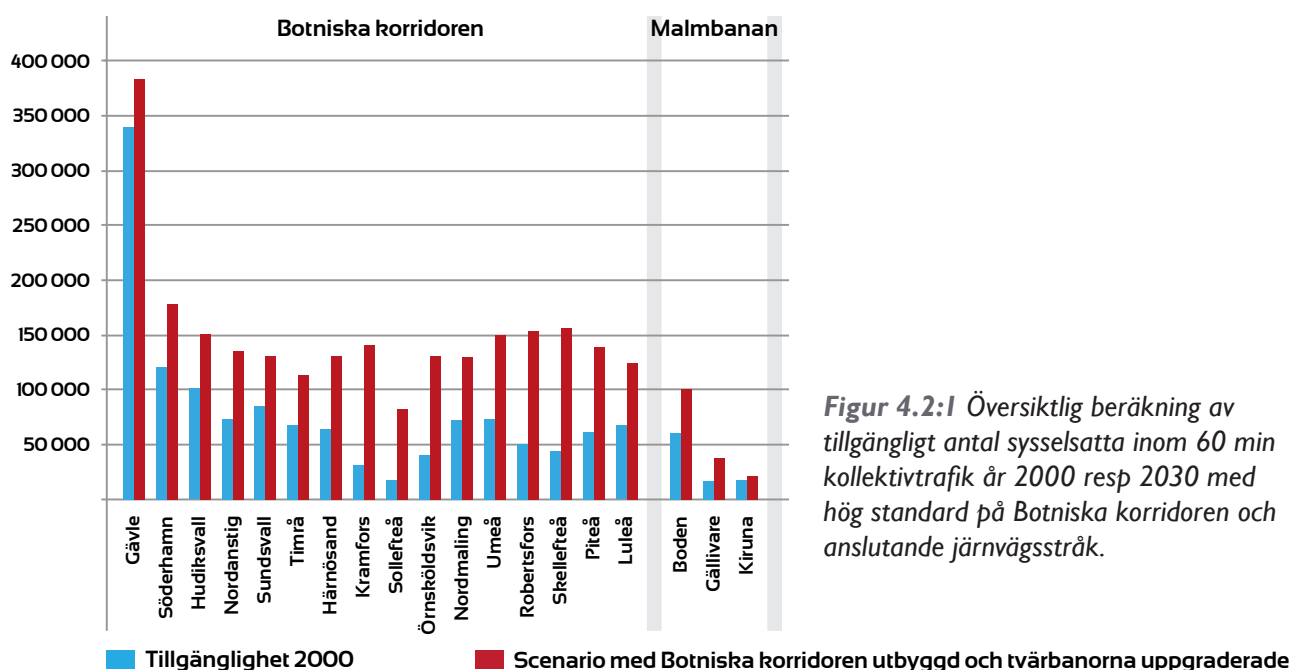
Rapporten skattar de ekonomiska tillväxteffekterna till följd av:

- Botniabanan, som togs i trafik 2010/2011 samt genomförda åtgärder på Ådalsbanan.
- Nytt dubbelspår mellan Gävle och Härnösand
- Kompletterande åtgärder för Ådalsbanan upp till Sollefteå.
- Norrbotniabanan Umeå-Luleå

De minskade restiderna leder till att pendlingsförutsättningarna ökar radikalt till närliggande orter, såväl i norr som i söder. Kommunerna får 10-400 % större arbetsmarknader. Ökningen blir mest påtaglig för de minsta kommunerna, som sammantaget har stor betydelse för Sveriges höga nettoexportvärden.

Arbetsmarknadsnyttor

Om dagens tio lokala arbetsmarknader längs Norrlandskusten (Gävle-Luleå) integreras till fyra betydligt större och inbördes överlappande, beräknas effekten bli ca 10 000 ytterligare sysselsatta i stråket. Av dessa är cirka 3 700 hänförliga till Norrbotniabanan och Norrbotniabanestråket Umeå-Luleå (källa enligt ovan).



Figur 4.2:1 Översiktlig beräkning av tillgängligt antal sysselsatta inom 60 min kollektivtrafik år 2000 resp 2030 med hög standard på Botniska korridoren och anslutande järnvägsstråk.

Tillgänglighetsförändringar påverkar sysselsättningen under en utvecklingsprocess när sysselsättningseffekten av Norrbotniabanan gradvis byggs upp. I detta fall har räknats med en period på 18 år. Uppbyggnaden av effekterna förväntas inledas ett par år innan banans tas i trafik. Med en antagen trafikstart år 2030 innebär det att sysselsättningsökningen år 2035 uppgår till i storleksordningen 1 400-2 300.

Enligt ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn) ska investeringskalkyler för åtgärder som ska kunna jämföras och rangordnas ha gemensamt kalkylmässigt öppningsår. Öppningsår (trafiköppningsår) är 2018 enligt ASEK 5.2.

Nuvärdet för skattade arbetsmarknadsnyttor av Norrbotniabanan, uttryckt i ökad lönesumma, har i enlighet med Sverigeförhandlingens önskemål, beräknats för perioden 2018-2035.

Genomsnittlig lönesumma för tillkommande arbetstillfällen i stråket har i beräkningen antagits vara densamma som genomsnittet i stråket år 2014, dvs 309 tkr.

Beräknat nuvärde för arbetsmarknadsnyttorna av Norrbotniabanan, uttryckt i ökad lönesumma, uppgår till cirka 10 Mdr kr för perioden 2018-2035.

Arbetsmarknaderna inom Norrbotniabanestråket med anknytande stråk kommer med Norrbotniabanan att utvecklas påtagligt till följd av Ortsstrukturen och de kraftigt förkortade restiderna.

I norr kommer Luleå-/Boden-/Piteåregionen att utveckla inbördes stärkt integration med påverkan även för Gällivare, Kalix/Haparanda, Älvsbyn och Byske/Skellefteå.

Skellefteå blir en inbördes överlappande region med såväl Luleå/Piteå som Robertsfors/Umeå.

Umeåregionen kommer utöver Botniabanans integration av Örnsköldsvik även att inbegripa Robertsfors och Skellefteå. Med utveckling av Tvärbanan påverkas även Vännäs-Vindeln-Lycksele.

4.3 Bostadsnyttor och verksamhetsnyttor

Kommunernas bostadsbyggnadsplaner

Norrbotniabanan leder till ökat bostadsbyggande vilket är en nytta av nationell betydelse. Kommunerna Boden, Luleå, Piteå, Skellefteå, Robertsfors och Umeå har planer på att tillsammans bygga ca 40 000 nya bostäder fram till år 2035. Detta antal kan öka med ytterligare ca 7 000 bostäder när Norrbotniabanan realiseras, enligt kommunernas bedömningar. (Alla kommunerna har inte gjort egna analyser avseende Norrbotniabanans betydelse för bostadsbyggandet.)

Luleå kommun

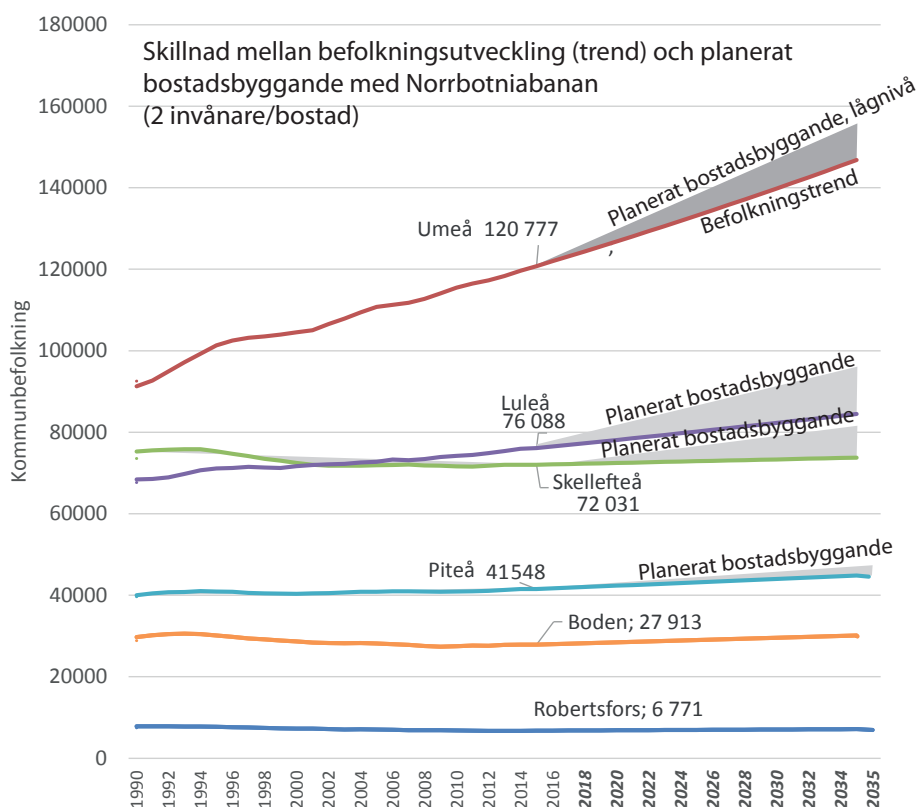
Planeringsmålet för kommunen är i dagsläget 10 000 nya invånare. I kommunens långsiktiga vision finns idéprojekt/kommande planer för ytterligare drygt 3 000 nya bostäder, och närmare 8 000 nya invånare. Merparten av de nya bostäderna avses att byggas inom Luleå tätort.

Piteå kommun

Piteå kommuns befolkningsmål är 43 000 invånare år 2020 (2015 har kommunen 41 500 invånare). Bostadsbyggnadsplanen är att bygga ca 1 500 nya bostäder till år 2020. I det längre perspektivet har kommunen idéer på förtättningsområden och nya bostadsområden i centrumnära lägen.

Skellefteå kommun

Skellefteå kommun planerar för 5 000 bostäder (ca 4 000 i centralorten) till år 2035. Kommunen anser att Norrbotniabanan är en direkt förutsättning för 3 500 av de planerade bostäderna.



Figur 4.3:1 Befolkningsutveckling (trend) och planerat bostadsbyggande i kommunerna i stråket tom 2035.

Robertsfors kommun

Robertsfors kommun har under ett stort antal år haft en negativ befolkningsutveckling. Det senaste året har antalet nyanlända lett till att befolkningen har ökat och att det förekommer brist på lägenheter. Kommunen har en försiktig bostadsbyggnadsplan på ca 5 (småhus) per år.

Umeå kommun

Umeå kommuns befolkningsmål är 200 000 invånare år 2050. Enligt kommunens "Utbyggnadsordning 2016-2023" kommer det att byggas ca 10 000 bostäder mellan åren 2016 och 2023. Prognosen är betydligt mer osäker 2023-2035. Beroende på bostadsbyggningsstakt antas 7 500-14 500 nya bostäder byggas åren 2024-2035.

Tillkommande nya bostäder och verksamheter till följd av Norrbotniabanan

Bostadsnyttorna är svåra att kvantifiera. Ortsstråkets kommuner har sedan ca 30 år med långsiktig planering skapat förutsättningar för ett järnvägsbaserat, linjärt storstadsalternativ med goda kopplingar även till ortsstråken längs anknytande banor. Bedömningen av tillkommande nya bostäder har i denna analys baserats på Norrbotniabananans sysselsättningseffekter och ska ej jämföras med kommunernas bostadsbyggnadsplaner. Uppbyggnaden av effekterna förväntas inledas ett par år innan banans tas i trafik. Med en antagen trafikstart år 2030 innebär det att bostadsbyggnadstillskottet av Norrbotniabanan år 2035 uppgår till i storleksordningen 1 500-2 400. Merparten av bostäderna bedöms tillkomma i centralorterna, men betydelsefulla tillskott bedöms även ske i vissa av de små stationsorterna.

<i>Kommun</i>	<i>Planerat bostadsbyggande 2018-2035.</i>	<i>Nbb-tillskott av bostäder 2028-2035</i>	<i>Nbb-tillskott arbetstillfällen 2028-2035</i>
<i>Boden</i>	<i>1 000</i>	<i>100-150</i>	<i>150-200</i>
<i>Luleå</i>	<i>10 000</i>	<i>300-500</i>	<i>300-500</i>
<i>Piteå</i>	<i>1 500-2 500</i>	<i>200-400</i>	<i>200-400</i>
<i>Skellefteå</i>	<i>1 500- 5 000</i>	<i>300-500</i>	<i>200-400</i>
<i>Robertsfors</i>	<i>60-100</i>	<i>150-250</i>	<i>150-200</i>
<i>Umeå</i>	<i>17 500-24 500</i>	<i>400-600</i>	<i>400-600</i>
<i>Summa</i>	<i>31 600-44 600</i>	<i>1 500-2 400</i>	<i>1 400-2 300</i>

Bedömning av värdet av bostäder som tillkommer till följd av Norrbotniabanan

Värdet av tillkommande bostäder till följd av Norrbotniabanan bedöms till storleksordningen 3-5 Mdr kr. Dessa "bostadsnyttor" bedöms vid ökad sysselsättning enligt avsnitt 4.2 motsvara betydande tillskott av verksamhetsområden av samma storleksordning som "bostadsnyttorna", dvs ca 3-5 Mdr kr. Bättre tillgänglighet kommer dessutom leda till ökade fastighetsvärden. Största procentuella ökningarna väntas bli i Robertsfors, Skellefteå och Piteå kommuner.

Norrbottenbanans sträckning har betydelse för effekterna

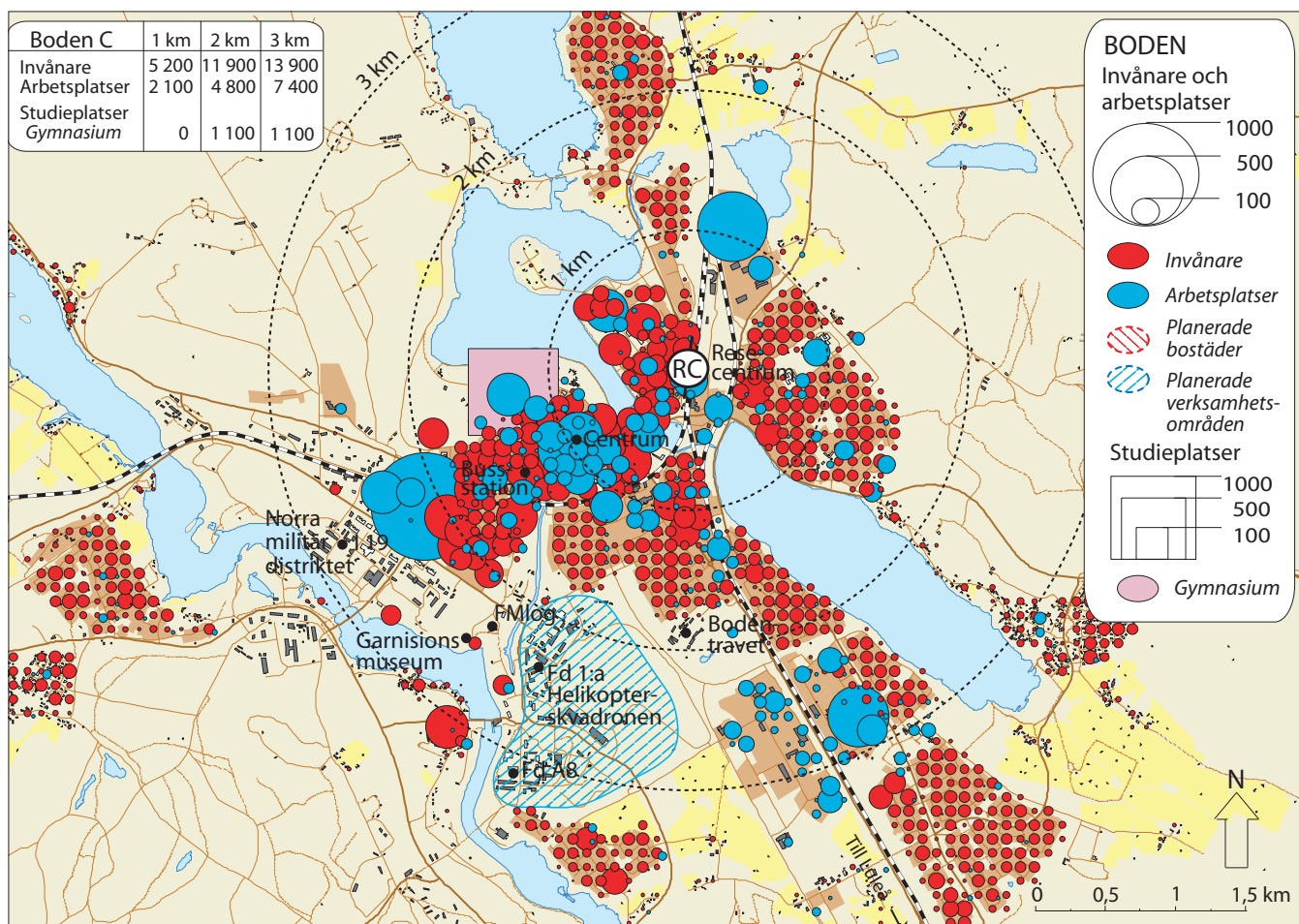
Med genomgående lösning genom Luleå via Luleå flygplats och Luleå C skapas ett mycket välfungerande stråk med olika inbördes specialiserade funktioner. Detta innebär fördelar även för Gällivare och Kiruna och för Kalix och Haparanda. I detta avsnitt avgränsas behandlingen att som nordligast beakta förgreningsorten Boden.

Boden

Boden har ett mycket tätt samspel med Luleå. På sträckan är Sunderby sjukhus och Notviken/Tekniska Universitetet mycket betydelsefulla målpunkter för hela regionen och även för närliggande regioner. I Bodens centralort finns förtätningspotentialer i centrala Boden samt utvecklingspotentialer på de delar av Sveafältet, där tidigare militära verksamheter utvecklats. Med Norrbottenbanan bedöms det utökade nyttjandet vara 100-150 bostäder och 150-200 arbetstillfällen samtidigt som strategiska delar av den militära verksamheten blir kvar.

Sunderby sjukhus

Närmare Luleå ligger Sunderby sjukhus med resecentrum helt intill sjukhuset. Detta är betydelsefullt för att hela Norrbotten smidigt ska kunna nå sitt specialistsjukhus. Betydelsen ökar när Norrbottenbanan skapar en genomgående lösning via Luleå C och Luleå flygplats. Vid Sunderby sjukhus finns potentialer såväl för ytterligare arbetsplatser som för ökat boende. Arbetsplatser främst mellan riksvägen och norr om järnvägen. Bostäder kan byggas i attraktiva lägen som komplettering till byarna nära älven.



Figur 4.3:2 Befolkning och arbetsplatser i Boden

Notviken/Luleå tekniska universitet

Stationen Notviken/Tekniska Universitetet har utvecklingspotentialer av såväl verksamheter som bostäder inom ca 1 kilometers gångavstånd. Här är det betydelsefullt att upprätta ett tydligt gång- och cykelstråk/verksamhetsstråk som sammanbinder Luleå Tekniska Universitet/Aurorum och regiontågstationen. Detta stråk kommer att vara betydelsefullt för hela regionen.

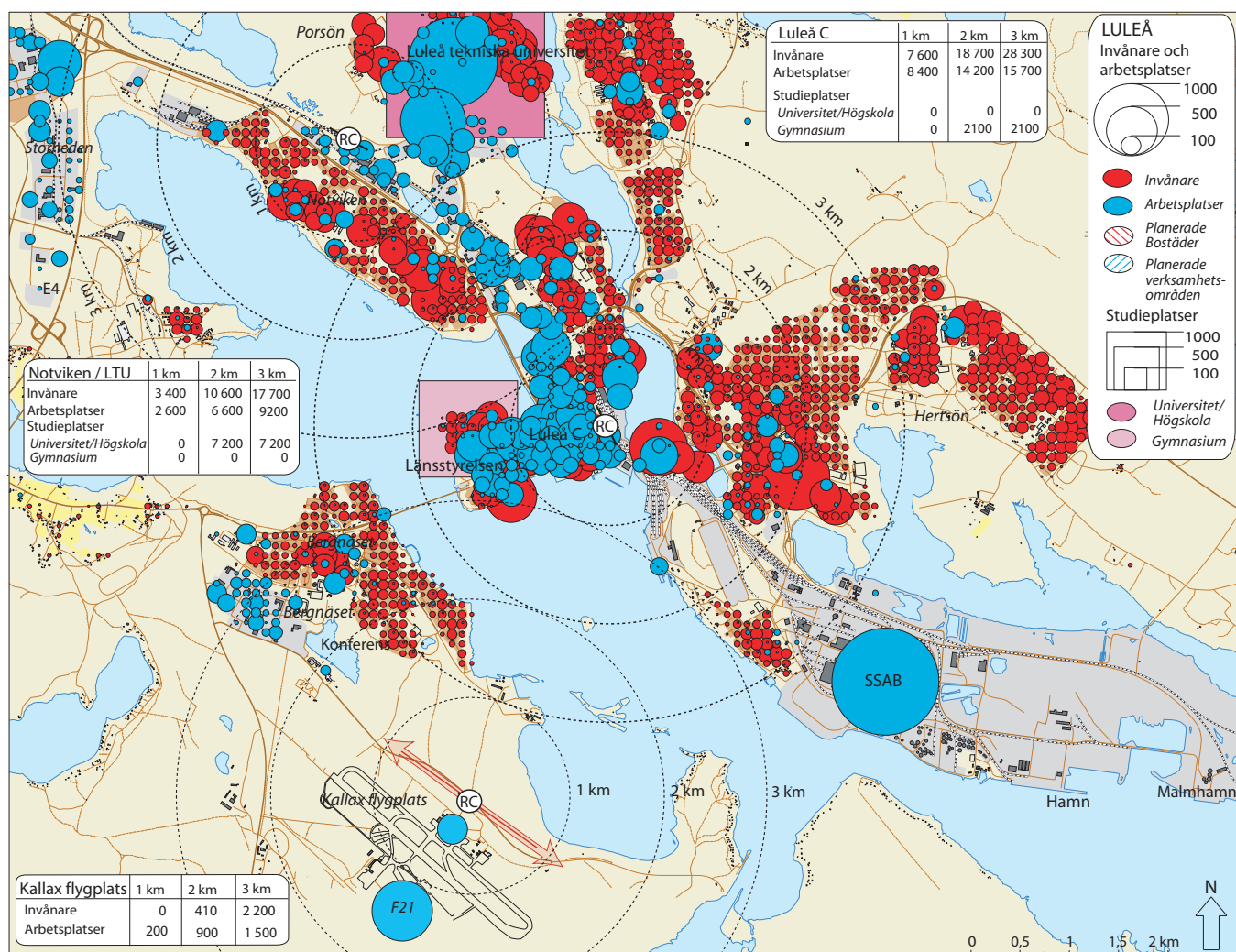
Centrala Luleå

I centrala Luleå finns förtätningspotentialer mellan resecentrum och Skurholmsfjärden. Dessutom finns med sammanbindande gång- och cykelbroar via stadsdelen Malmudden goda potentialer att utveckla såväl verksamheter som bebyggelse på det tidigare militärområdet ca 1 km nordost om resecentrum.

Kallax/Luleå flygplats

Söderöver finns med genomgående lösning i Luleå utvecklingsmöjligheter vid flygplatsen för verksamheter, främst kontor, konferens och hotell.

Eftersom Luleå flygplats är Sveriges femte mest trafikerade flygplats har den mycket stor betydelse för regionen och för besökare i regionen. Kiruna och Gällivare har egna flygplatser för inrikesflyg och visst charterflyg. För att få bättre tillgänglighet till utrikesdestinationer är



Figur 4.3:3 Befolkning och arbetsplatser i Luleå

smidig tågresor till Luleå flygplats betydelsefull. Detta gäller än mera för Haparanda och Kalix, eftersom dessa orter inte har någon egen flygplats. Luleå flygplats fungerar också som Piteås flygplats och vad gäller vissa destinationer även för Skellefteå.

Sörbyarna

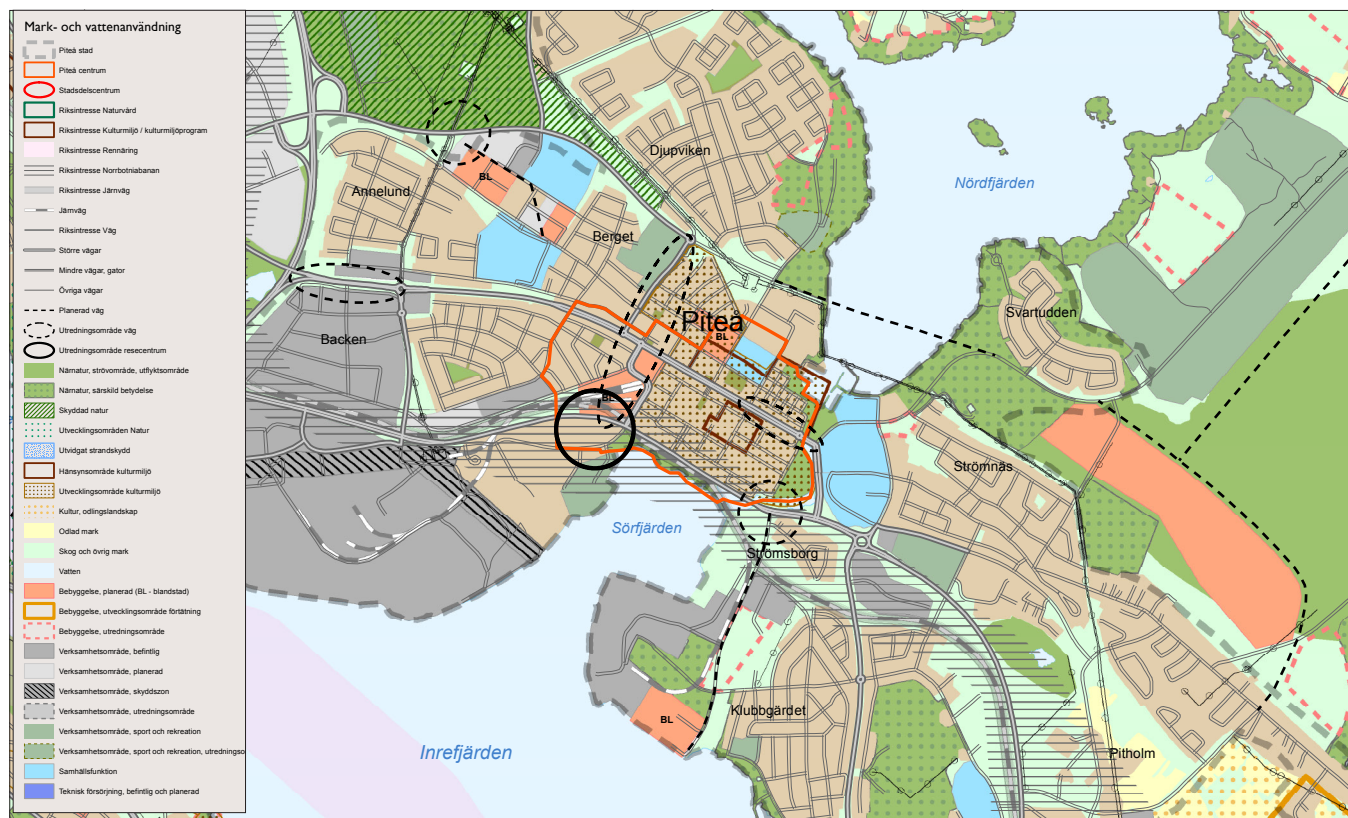
De s.k. Sörbyarna, Antnäs och Alvik, kan få en regiontågshållplats mellan de båda samhällena. Detta skapar förutsättningar för ytterligare bostäder och arbetsplatser, som dessutom bättre knyter samman de båda Sörbyarna.

Rosvik och Norrfjärden

De första tätorterna i Piteå kommun norrifrån är Rosvik som ligger havsnära och Norrfjärden som ligger relativt havsnära. I Rosvik ligger järnvägskorridoren från Järnvägsutredning väster om E4, utan möjlighet till centralt stationsläge, vilket försämrar förutsättningarna för regiontågsuppehåll. I Norrfjärden finns bättre förutsättningar för regiontågsuppehåll, vilket innebär att potentialerna för ytterligare bebyggelse och mer sammanhållen närregion utökas.

Centrala Piteå

Piteå centralort har ett planerat resecentrumläge väster om centrum. Läget har betydande utvecklingspotential för nya bostäder och verksamheter i direkt eller nära anslutning till resecentrumet.



Figur 4.3:4 Utdrag ut Piteå kommuns översiktsplan.

Byske

I Skellefteå kommun når man norrifrån först Byske, som är välkänt för sitt, särskilt för norrmän, mycket populära havsbad med väl utvecklad camping. I Byske finns ett tänkbart resecentrum lägen mitt emellan (ca 700 m till/från) centrum och havsbadet. Utvecklingspotentialer finns för både bostäder och turistiskt relaterade utbud. Läget har i storregionsammansammanhanget stora utvecklingspotentialer.

Kåge/Ersmark

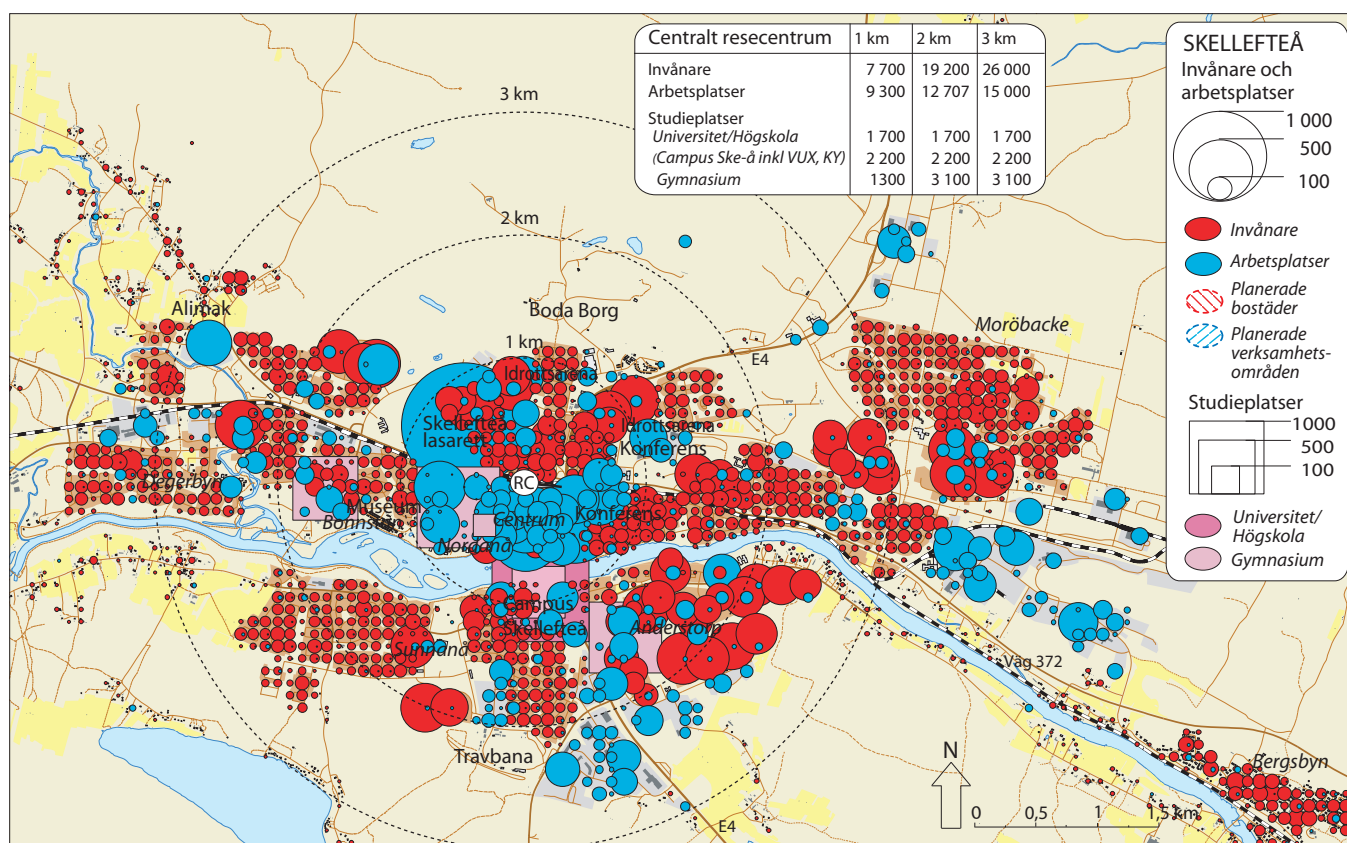
Närmare Skellefteå passerar Norrbotniabanan de stora, industriaktiva byarna Kåge och Ersmark. Båda har såväl industriarbetsplatser som bostäder. Särskilt Ersmark har många arbetstillfällen. Med regiontågstoppehåll mellan Kåge och Ersmark skapas förutsättningar för att båda dessa, relativt stora byar att utvecklas.

Centrala Skellefteå

I Skellefteå centralort finns förtätningspotentialer i de centrala delarna, dock ej större fria ytor för nya bebyggelseområden. Centrala Skellefteå och tätorterna norr och söder därom bidrar dock sammanlagt till betydande utvecklingspotentialer både av verksamheter och boende.

Bureå

Vidare söderöver finns möjligheten att betjäna Bureå. Bureå ligger vid E4 och med den absoluta merparten av sin bebyggelse på havssidan. Utvecklingspotentialer finns både för arbetsplatser och boende.



Figur 4.3:5 Befolkning och arbetsplatser i Skellefteå.

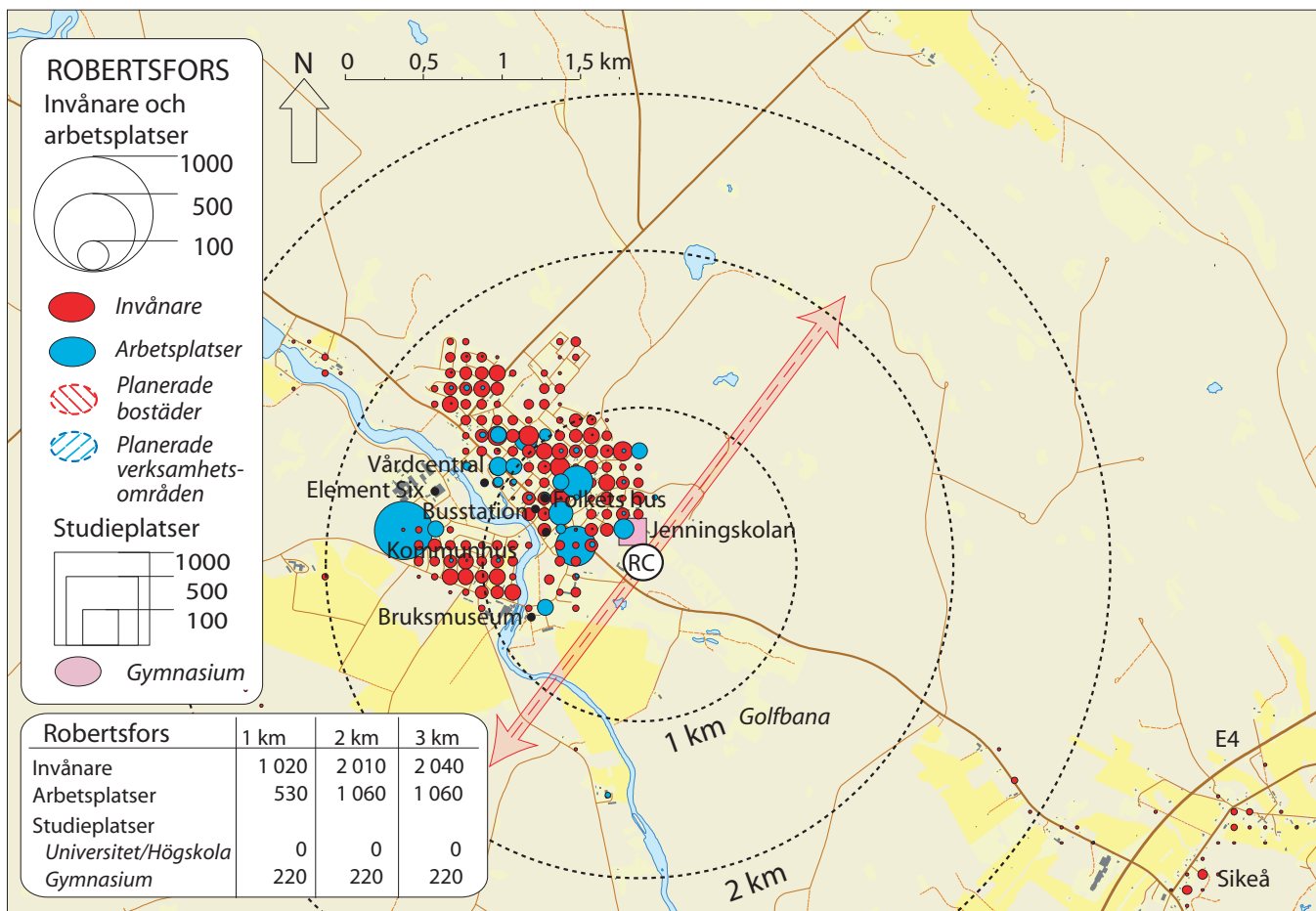
Ånäset

När man norrifrån når Robertsfors kommun når man först samhället Ånäset, som har förutsättningar för regiontågstation och förutsättningar för utveckling av bostäder och arbetstillfällen främst inom turism.

Robertsfors

Därefter når man centralorten Robertsfors, som har förutsättningar såväl för bostadstillskott som tillskott av arbetstillfällen. Med dagens kollektivrestider är utvecklingspotentialen för Robertsfors centralort begränsad, men med modern regiontågstrafik blir utvecklingspotentialerna för Robertsfors centralort betydligt bättre och orten kan bli en attraktiv och lättillgänglig bostadsort såväl från Umeå som Skellefteå.

Centralorten har god service och har dessutom en attraktiv, central golfbana, som blir lättillgänglig för regiontågsresenärer.



Figur 4.3:6 Befolkning och arbetsplatser i Robertsfors.

Bygdeå

Söder om Robertsfors centralort ligger Bygdeå, som har betydande kulturarv och attraktiva boendemiljöer. Bygdeå har idag genom sin relativa närhet till Umeå god utveckling. Med regiontågstation blir utvecklingspotentialerna för bostäder och arbetstillfällen ytterligare bättre.

Sävar

Söder om Bygdeå når man Umeå kommun, där ett eventuellt region-tågstationsläge i Sävar kan aktualiseras. Sävar ligger ca 12 km norr om Umeå och har mycket korta restider via E4 (bil och buss) till Umeå. Umeå kommun ser intressanta möjligheter att utveckla Sävar och planarbeten pågår.

Dåva industriområde

Dåva industriområde, strax norr om Umeå, är ett exempel på verksamhetsområden som har stor potential att utvecklas med järnvägsanslutning.



Figur 4.3:7 Dåva industriområde, ca 5 km norr om Umeå, har stor potential att utvecklas med järnvägsanslutning. Området är mycket transportintensivt.

Umeå

Centralorten Umeå har en mycket viktig roll för hela norrlandskusten och för inlandet till följd av såväl universitetet som universitetssjukhuset, som båda är väl samlokaliserade med resecentrum Umeå Östra. Dessutom har Umeå olika myndigheter, bl.a. Länsstyrelsen och Region Västerbotten.

Redan idag sker betydande bostadsutveckling vid Umeå Östra. Ytterligare bostadsutveckling aktualiseras på Ön, som med gång- och cykelbroar kommer att få mycket god koppling till Umeå Östra, sjukhuset och universitetet. Med sammanbindande gång- och cykelbro från Teg via nordspetsen på Ön får även stadsdelen Teg klart bättre tillgänglighet till Umeå Östra och sjukhuset/universitetet.

Umeå har sedan 50 år stark utveckling, och kommer med Norrbottenabanan att få ytterligare stärkt utveckling.

Söder om Umeå kommer utvecklingen också att stärkas av Norrbottenabanan även om effekterna där kommer att bli betydligt mindre än norr om Umeå. Detta beroende på att Botniabanan redan har börjat utlösa potentialer söder om Umeå.

4.4 Resenärsnyttor

Ökade livsval för den enskilde resenären genom:

- halverade restider
- ökad trafiksäkerhet genom val av tåg
- möjlighet till arbets- och studietid på tåget.
- upp till 400 % större arbetsmarknad
- möjlighet att nå ett av de tre universiteten under 1 timme
- större frekvens av snabba transporter
- ökad räckvidd för fritid och nöjen
- fler valmöjligheter för plats av boende
- ökat utbud av högre utbildning och gymnasium
- säkrad kompetensutveckling för redan anställda



4.5 Miljönyttor

Betydande miljövinster

Järnvägstransporter är det miljö- och klimatmässigt mest fördelaktiga transportmedlet. De nya transportupplägg som skapas med Norrbottenbanan innebär att stora mängder gods- och persontransporter kan flyttas över till järnvägen. Därigenom reduceras utsläpp, slitage och resursförbrukning i övrigt.

I en framtida situation med starkt skärpta miljökrav (bland annat det aktuella svaveldirektivet för sjötransporter), kraftigt höjda drivmedelskostnader och -skatter, kan Norrbottenbanan ta över ytterligare gods- och persontrafikflöden samtidigt som regioners höga produktivitet och exportintensitet kan vidmakthållas.

Nordligaste Europa står för mycket viktiga produktionsresurser för hela EU. Med välfungerande järnvägstrafik kan råvaror och produkter nå avsättningsmarknaden på ett betydligt miljövänligare sätt.

4.6 Sociala nyttor

Norrbotniabanan förväntas bidra till stora sociala förändringsprocesser både lokalt och regionalt. I Trafikverkets planeringsunderlag finns en stor hänsyn tagen till att järnvägen tillsammans med omgivande bebyggelse ska skapa trygga miljöer, nya mötesplatser och en effektiv infrastruktur till resenärens slutdestination. Nyttorna finns i stor utsträckning inbyggda i beräkningarna bl.a. för bostadsbyggande och arbetsmarknaden. Utifrån en konsekvensbedömning, med fokus på nyttorna, är det mycket tydligt att Norrbotniabanan kommer att ha betydelse för den egna försörjningen, hälsa trygghet och säkerhet, jämställdheten samt service och fritid.

Arbetsmarknad

Ökad tillgänglighet till strategiska målpunkter öppnar nya arbetsmarknader och säkrar den egna försörjningen. En part i en familj kan hitta arbete på längre avstånd men med korta restider, vilket ökar möjlighet till både karriär och kompetensutveckling. De starkt förkortade pendlingsrestiderna kommer att innebära betydligt bättre balanserade och mera effektiva arbetsmarknader. På samma sätt som Botniabanan får Örnsköldsviks och Umeås arbetsmarknader att samspela och komplettera varandra kommer motsvarande effekter att uppstå med Norrbotniabanan mellan kuststäderna.

Hälsa och trygghet

Trygghet innehåller flera aspekter. Norrlandskusten innebär med kortare inbördes restider mellan orterna avsevärt bättre förutsättning för att tillgodose hälsa, trygghet och säkerhet. Trygghet att veta att arbetsmarknaden är stor och du kan söka arbeten både nära och långt borta utan att du behöver flytta och förlora ditt nära sociala nätverk. Att ta tåget istället för bilen och samtidigt tjäna restid är ett betydande säkerhetsperspektiv som inte står till buds idag.

Jämställdhet

Med norra Sveriges mycket betydelsefulla industriutbud har jämställdheten hittills inte kunnat fungera tillfredsställande, eftersom de långa restiderna inneburit att regionhuvudorterna haft bra utbud för kvinnor, medan industriorterna har haft ett betydligt sämre utbud inom rimliga restider.

Med avsevärt förkortade restider, kortare än vad man uppnår i storstadsregioner, uppstår betydligt bättre balansering män/kvinnor och yngre/äldre.

I Norrbotniabanestråket uppnås dessutom inte bara en centrum-fokuserad koppling utan överlappande kopplingar mellan de olika städerna i stråket. Detta innebär både stimulans och bättre balansering. Jämställdheten är viktig för den långsiktigt hållbara regionutvecklingen.

Service och fritid

Fungerande infrastruktur är en nödvändig förutsättning för en regions attraktivitet. Norrlandskustens olika städer har olika och inbördes kompletterande utbud av service, fritids- och kulturaktiviteter. Med alltför långa restider innebär detta obalanser och att det samlade utbudet inte blir tillräckligt stimulerande. Med starkt förkortade restider kommer detta att innebära att norrlandkuststråket får ett bredare och mycket mer stimulerande service-, fritids- och nöjesutbud inom restider som väl hävdar sig med storstadsregioners restider. Detta inte att se som en konkurrens mot storstadsregionerna utan som en viktig utveckling för att hela landet ska vara attraktivt och stimulerande.

Specialistsjukvård

Norrlandskustens städer har flera väl belägna sjukhus. Norrlands Universitetssjukhus står för den största specialiseringsgraden. Sjukhuset är liksom Umeå Universitet lokaliseringssmässigt samordnat med Botniabanans viktigaste järnvägsstation Umeå Östra. Detta innebär både god tillgänglighet för vårdtagare, god kompetensförsörjning och bra samspelsmöjligheter med andra sjukhus såväl längs norrlandskusten som i inlandet.

Även Sunderby sjukhus mellan Luleå och Boden är samlokaliserat med järnvägsstation. Piteå sjukhus kommer att ligga inom gångavstånd för ett nytt resecentrum i Piteå. Skellefteå sjukhus ligger också centralt nära befintlig järnvägsstation/resecentrum.

Söderöver ligger Örnsköldsviks sjukhus vid regiontågstation Örnsköldsvik Norra.

Härnösands sjukhus är inom gångavstånd från centrum, medan Sundsvalls sjukhus ligger lokaliserat så långt från resecentrum att anslutningsresa krävs.

Universitet och högskoleutbildning

Även vad gäller den högre utbildningen har det funnits en tydlig strävan att samordna med järnvägens resecentra. Luleå Tekniska universitet ligger vid Notvikens station med ca 1 km gångavstånd. Teknikbyn Aurorum ligger ca 600 m från stationen.

Högskoleenheterna i Piteå ligger någorlunda centralt men inte med direkt anknytning till det kommande resecentrumet.

I Skellefteå har högskoleutbildningarna ca 1 km gångavstånd till resecentrum.

Umeå universitet och Lantbruksuniversitetet ligger i direkt anknytning till resecentrum Umeå Östra och den nya bussterminalen.

Örnsköldsviks högskoleutbildningar ligger inom kort gångavstånd från resecentrum Örnsköldsvik C.

Specialiserade gymnasieprogram

Specialiserade gymnasieprogram finns i ett stort antal av kommunerna längs norrlandskusten. Gångavstånden till resecentrumenheterna är normalt sett goda, vilket har betydelse för att de olika kommunerna ska kunna utveckla sina olika nischer och för att dessa ska kunna komplettera varandra.

Myndigheter mm

Som helhet har god samlokalisering eftersträvat mellan myndigheter och resecentrum på respektive ort. Myndigheterna är lokaliserade centralt i varje stad.

Bodens kommunkontor ligger ca 1000 m från Boden C. Migrationsverket ligger ca 2 km från resecentrum.

I Luleå finns länsstyrelsen och trafikverket ca 1200 m från Luleå C och kommunhuset ca 1000 m från Luleå C. Övriga myndigheter, som t.ex. Almi, ligger nära Luleå C.

Piteå kommunhus ligger ca 800 m från planerat resecentrum.

Skellefteå stadshus ligger mindre än 500 m från resecentrum.

Robertsfors kommunhus ligger ca 200 m från planerat resecentrum.

Umeå stadshus ligger ca 500 m från Umeå C. Länsstyrelsen ligger ca 900 m från Umeå Östra och även nära Umeå C. Region Västerbottens kontor ligger ca 200 m från Umeå C.

Förbättrat nyttjande av befintliga samhällsinvesteringar och minskat behov av nya investeringar och markåtgång i storstadsregionerna kan medföra betydande samhällsekonomiska och sociala nyttor.

4.7 Studienyttor/kompetensförsörjning

Ojämn kompetensförsörjning med högre utbildade

Dagspendlingstillgänglighet har stor betydelse för rekryteringen till högre utbildning. I nästa steg har samspelande arbetsmarknader strategisk betydelse, eftersom de ger möjligheter att rekrytera två (i oftast ungdomshushåll) någorlunda samtidigt.

Bättre tillgång till högre utbildning

Med Norrbotniabanan kommer tillgången till högre utbildning att bli starkt förbättrad. Detta kommer att innebära att både rekryteringen till högre utbildning blir bättre och att rekryteringen till arbetsmarknaden blir bättre. Restidsförbättringarna med Norrbotniabanan är drastiska, vilket innebär att tillgängligheten avsevärt förbättras. Dessutom innebär modern tågtrafik att restiden kan nyttjas på ett effektivt sätt. Både förberedelser för undervisningsdagen och efterarbete kan ske på tåget i en relativt komfortabel och ostörd miljö.

Bättre tillgång till specialiserad gymnasieutbildning

Bättre tillgång till specialiserad gymnasieutbildning gör att även övergångstalen till högre utbildning blir bättre. Med inbördes specialiserade gymnasieutbildningar i de berörda kommunerna skapas betydligt bättre förutsättningar för matchning av intressen och utbildningslinjer.

Bättre samlad kompetensförsörjning och kompetensutveckling

Den samlade kompetensförsörjningen blir betydligt bättre genom att Norrbotniabanan skapar mycket bättre tillgänglighet till högre utbildning. Eftersom de högre utbildningsenheterna medvetet lokaliseras till den absoluta närmiljön till resecentrumen i stråket blir förutsättningarna ytterligare förbättrade.

Analysen från 1996 visade att Botniabanan skulle ge 3-4 Mdr kr diskonterat till nuvärde i förbättrad kompetensförsörjning. Om man räknar upp detta med index på ett försiktigt sätt och gör överföring till Norrbotniabanan bedöms effekterna bli i storleksordningen 3-4 Mdr kr. Dessa effekter kan dock inte adderas med de bedömda arbetsmarknadseffekterna utan behöver ses som en del av dessa. Detta innebär att de 3-4 miljarderna diskonterat till nuvärde till huvuddel behöver ses som en del av de i storleksordning 10-11 Mdr kr som beräknats i samhällseffekter av förbättrat arbetsmarknads-samspel.

4.8 Integrationsnyttor

Integrationsnyttorna har hittills ej kvantifierats, men det finns pågående arbeten inom kommunerna som kan komplettera underlaget till Sverigeförhandlingen i senare skede. Nedan beskrivs omfattningen av nyanlända i stråket.

Norrlandskuststråket har vad gäller asylinvandring och invandring av ensamkommande barn inneburit en tuffare utmaning för kommuner som ligger utan dagspendlingstillgänglighet till differentierade arbetsmarknader och differentierad utbildning. Kommunerna har ambitiösa program för att dessa nyinflyttade ska trivas och stanna. Det krävs också att avstånden till släkt och vänner inte blir ett för stort hinder. Med bättre tillgänglighet kommer förutsättningarna för god integration att förbättras och de olika kommunerna kommer att komplettera varandra på ett avsevärt bättre sätt.

Västerbotten och Norrbotten tog under 2015 emot ca 1 900 nyanlända. Av dessa var drygt 200 ensamkommande barn. Fördelningen mellan kommunerna är mycket ojämn till stor del beroende av tillgängligheten på bostäder.

Sammantaget har mottagandet av 906 personer (mottagna nyanlända i en kommun, såväl anvisade som de som bosatt sig på egen hand) i kuststråket 2015 fördelats enligt följande:

- Boden 201 (0,72 % av folkmängden)
- Luleå 113 (0,15 %)
- Piteå 99 (0,24 %)
- Skellefteå 271 (0,38 %)
- Robertsfors 37 (0,55 %)
- Umeå 185 (0,15 %)

Om de nyanlända som fått kommunplacering väljer att flytta inom två år från det första mottagandet registreras de för vidareflytt. Under 2015 valde ca 520 nyanlända (ca 27 %) att flytta från sin första placering i Västerbotten eller Norrbotten. Flyttningarna sker främst söderut och ofta med motivet att minska avståndet till familj och vänner.

Det proportionellt största mottagandet har skett av följande Norrbottens och Västerbottens kommuner: Dorotea 57 (2,08 %), Sorsele 44 (1,75 %), Vilhelmina 89 (1,30 %), Arjeplog 32 (1,11 %), Övertorneå 36 (1,06 %), Malå 33 (1,06 %), Åsele 29 (1,02 %), Storuman 60 (1,01 %), Jokkmokk 51 (1,01 %), Bjurholm 22 (0,90 %), Haparanda 59 (0,60 %), Arvidsjaur 34 (0,53 %) och Lycksele 56 (0,46 %). Övriga inlandskommuner har andelar mellan 0,21-0,90 %.

Relativt stor del av Norrbottens och Västerbottens nyanlända bor i de mindre och från kusten perifera orterna, som har bostadsöverskott. I dessa delar av länen är kollektivtrafiken begränsad och många invånare är beroende av bil för dagliga transporter. För nyanlända utan tillgänglighet till bil innebär detta en begränsning. Samtidigt uppfattar många nyanlända stark social uppbackning i de små kommunerna med relativt sett hög mottagningskapacitet.

Tillgång till utbildning, arbete och möjligheter att besöka släkt och vänner är avgörande för känslan av gemenskap och delaktighet. Kollektivtransporter har stor betydelse för integrationen och mycket stor förändring av passagerarsammansättningen kan noteras på stambanetågen söder om Boden. Goda förbindelser längs kuststråket och i inlandets persontransportstråk underlättar för nyanlända att bo kvar i Norrbotten och Västerbotten.

5 Sammanställning

5.1 Stora nyttor

Det är av mycket stor betydelse för Sveriges och EU:s ekonomi att det råvarurika och högproduktiva norra Sverige med anknytande delar i Norge, Finland och NV Ryssland kan tillförsäkras god funktion med ett väl fungerande järnvägsstråk. Här har Norrbotniabanan en central betydelse eftersom banan är den saknade länken i systemet.

De olika orternas kompletterande inriktningar vad avser näringsliv, utbildning och myndigheter är väsentliga att ta tillvara. Korta restider är väsentliga för att tillgodose balansering och inbördes komplementaritet i stället för inbördes obalanser.

Samtidigt råder unika förutsättningar att både klara effektiv modern persontrafik och effektiv godstrafik på Norrbotniabanan i samspel med Stambanan, eftersom detta har stor betydelse för de successiva produktionsenheterna i förädlingskedjan från råvara till kund.

Eftersom de etablerade beräkningsmodellerna för gods- och näringslivseffekter är alltför begränsade behöver man göra storleksanalyser på alternativt sätt. Om 1 % skulle förloras diskonterat till nuvärde av de produktionsvärden som skapas i nordligaste Sverige skulle detta innebära att ungefär 10 Mdr kr (diskonterat till nuvärde) skulle förloras.

I en global konkurrens kan dessutom dessa frågor inte enbart ses som procenttal. Det som kan inträffa är i stället att mycket viktiga produktionsenheter slås ut med stora strukturomvandlingsproblem och ekonomiska problem som följd samt kostsamma alternativa försörjningslösningar för EU.

Näringslivsnyttor/Godsnyttor

Trafikverkets trafikekonomiska modell för godsnyttor har utvecklingsmässigt kommit i skuggan i förhållande till utvecklingen av persontrafikmodellerna. Om man ser näringslivs- och godsfrågorna ur Sverigeförhandlingens bredare perspektiv är nyttorna mycket stora.

Arbetsmarknadsnyttor

Den utredning som genomfördes år 2014 för Botniska korridoren och Norrtåg visade mycket stora regionförstoringspotentialer för norrlandskuststråket. Detta beror på att kommunerna är inbördes specialiserade i sitt näringsliv. Med restider utan modern järnvägstrafik innebär detta obalanser i stället för inbördes komplettering. Med modern järnväg med goda dagspendlingsmöjligheter skapas betydande inbördes komplementaritet, som diskonterat till nuvärde ger värden på i storleksordningen 10 Mdr kr.

Bostadsnyttor och verksamhetsnyttor

Som följd av den regionförstoring som uppstår genom modern järnväg i norrlandskuststråket skapas förutsättningar för såväl nya bostäder som nya verksamhetsområden. Eftersom samhällsplaneringen i norrlandskuststråket har haft god framförhållning finns goda möjligheter att lokalisera nya bostäder genom förtätning, nya bostadsområden och nya verksamhetsområden med god närhet till resecentra och regiontågstationer.

Tillkommande investering för dessa ändamål bedöms ligga på i storleksordningen 3-5 Mdr kr. Dessa kvantifieringar kan dock inte adderas med produktionsvärden och arbetsmarknadsnyttor utan behöver i stället ses som medel för att uppnå dessa nyttor.

Resenärsnyttor

Med modern järnvägstrafik och med den långsiktigt samordnade planeringen av strategiska funktioner och bostadsbebyggelse i stråket blir resenärsnyttorna betydande. Längs norrlandskuststråket kommer arbetspendling med moderna regiontåg att få betydligt kortare restider än vad lokaltrafiken kan bidra med i Sveriges storstadsregioner och än mera jämfört med större internationella storstadsregioner.

Det är viktigt att storstadsregionerna kan fungera, men med väl fungerande regiontågtrafikbaserade stråk mellan inbördes kompletterande näringslivs-, arbetsmarknads- och utbildningsregioner kommer den överhettade storstadsexpansionen att kunna avlastas och stora samhällsnyttor att åstadkommas i det högproduktiva stråket längs norrlandskusten.

Miljönyttor

Såväl persontrafik som godstrafik i stråket längs norrlandskusten har varit och är alltför miljöbelastande beroende på avsaknad av modern järnväg. Med modern järnväg kommer den ekonomiskt viktiga industriproduktionen och erforderliga persontransporter att kunna ske på ett mycket mera miljövänligt sätt. Detta innebär att norrlandskuststråket blir ett såväl miljömässigt som socialt och ekonomiskt mycket hållbart bebyggelsestråk.

Sociala nyttor

Tidigare har norrlandskuststråket karaktäriserats av stora skillnader mellan orterna. Med Botniabanan har stråket Kramfors-Örnsköldsvik-Nordmaling-Umeå i betydande grad integrerats socialt. I synnerhet Örnsköldsvik och Umeå har med sina olika specialiseringar kunnat komplettera varandra både ekonomiskt och socialt.

Detta visar att potentialerna för Norrbotniabanan är betydande och att Norrbotniabanan starkt kommer att bidra till en utveckling av den sociala hållbarheten såväl vad gäller befolkningssammansättning, befolkningsutveckling, jämställdhet, fritids- och kulturliv etc.

Studienyttor/kompetensförsörjning

Med modern kustjärnväg blir dagspendlingsrestiderna till de inbördes kompletterande, högre utbildningsinriktningarna mycket goda. Detta innebär att matchningen med personliga intressen och färdigheter blir avsevärt bättre. Det innebär också att andelen som väljer högre utbildning kommer att öka, vilket framgår såsom mycket angeläget av de kartläggningar som gjorts av övergångstal till högre utbildning och resulterande kompetensförsörjning.

Värdet av denna ökade kompetensförsörjning kan utifrån tidigare beräkningar kvantifieras till ca 3-4 Mdr kr i nuvärde. I realiteten kan värdet bli ännu större beroende på den utväxling som skapas. Dessa kompetensförsörjningsvärden kan dock inte utan vidare adderas till arbetsmarknadseffekterna utan behöver till stor del ses som en del av dessa.

Integrationsnyttor

Integrationsnyttorna i stråket och i landsdelen förbättras av förbättrade inbördes kommunikationer. Förbättrade kommunikationer innebär att nyanlända får lättare kontakt med släkt och vänner och även får bättre förutsättningar att integreras i samhället och arbetsmarknaden.

Sammantagna effekter

De sammantagna effekterna av ett modernt järnvägsstråk längs norrlandskusten är betydande. Det mycket produktiva näringslivet stärks ytterligare. Förutsättningarna stärks inte bara för industriellt näringsliv utan också för tjänsteföretag, som får betydligt större närmarknader.

Arbetsmarknaderna får betydligt bättre inbördes balans och kompetensförsörjningen stärks särskilt för de kommuner som idag har alltför långa dagspendlingsrestider till de större utbildningsutbudet.

Socialt blir norrlandskusten ytterligare hållbar genom att kultur- och fritidsutbudet blir bättre och genom att samspelet blir betydligt bättre mellan människor i olika kommuner. Kompetensförsörjningen stärks avsevärt och i synnerhet för kommuner som idag inte har tillräckligt korta dagspendlingsrestider till det högre utbildningsutbudet.

Integrationsnyttorna förstärks genom att det blir kortare restider mellan de olika kommunerna och bättre förutsättningar att integreras i samhället och på arbetsmarknaden.

5.2 Scenario utan Norrbotniabanan

Utan Norrbotniabanan kommer stora nyttor för såväl Sverige som EU att riskeras och försätta hela landet i en såbar situation.

Stråkets potentialer kommer inte att utvecklas på för Sverige och EU önskat sätt.

Utan bra kommunikationer kommer de åtskilda och specialiserade produktions-, arbets- och utbildningsmarknader i stråket att försvagas, vilket innebär nackdelar för hela Sverige och EU.

Hög leveranssäkerhet för industrierna i norra Sverige är av stor betydelse för svensk ekonomi. Utan Norrbotniabanan får den svenska industrin sämre konkurrenskraft, förlorad försäljning och eventuell omlokalisering av produktionen utomlands med stora ekonomiska konsekvenser för Sverige och EU.

Arbetsmarknaderna kommer fortsättningsvis vara relativt begränsade och snäva i innehåll och utbud, eftersom restidsavstånden inte kan medge erforderlig samverkan. Detta innebär även en ökad sårbarhet, sämre matching och kompetensförsörjning, lägre attraktivitet och lägre tillväxt. För Skellefteå, Piteå och Robertsfors kommer detta att vara särskilt tydligt.

Stråkets kommuner kommer sannolikt att få ökade obalanser vad gäller arbetsmarknadssammansättningar, kompetensförsörjning, produktionsinriktningar etc.

Klarar regionen inte av att upprätthålla hög attraktivitet kommer utflyttningen att tillta. Detta kommer främst att drabba de mindre kommunerna och kommer att ytterligare öka trycket på storstadsregionerna. Detta innebär dessutom att uppbyggt realkapital kommer att överges i de mindre kommunerna och kommer att behöva ersättas i de redan hårt ansträngda storstadsregionerna för i storleksordningen 1 Mkr per person.

Ytterligare effekter som kan uppstå utan Norrbotniabanan:

- Minimalt möjligt att föra över vägtransporter till järnväg vilket innebär fortsatta utsläpp av växthusgaser.
- Det kommer krävas stora investeringar i nuvarande järnväg för att förbättra kapacitet och robusthet. Dock utan att större samhällsnyttor tillskapas.
- Möjligheten till överlappande arbetsmarknader uteblir vilket innebär att städerna till stor del fortsätter att vara solitära istället för en gemensam region.
- Svårt att få till en fungerande storregion med långa interna restidsavstånd.
- Minskade möjligheter till utvecklad integration

Avstannad planeringsprocess

Den avstannade planeringsprocessen för Norrbottenbanans sträckning innebär att en bred järnvägskorridor, i vissa fall flera korridorer, försvårar för samhällsutveckling och tillväxt. De breda korridorerna behövs för att få den bästa tänkbara utformningen av järnvägen i järnvägsplaneskedet och långsiktigt hållbar tillväxt, men när planeringsprocessen inte har kunnat fortskrida har det inneburit betydande negativa konsekvenser.

I Piteå har flera företag nekats etablering och expansion på det mest attraktiva handelsområdet p.g.a. att järnvägskorridoren förhindrar all nybyggnation.

I Sävar delar sig järnvägskorridoren till två korridorer som passerar på varsin sida om samhället och sätter helt stopp för fortsatt planering och utveckling.

Det är mycket viktigt att planeringsprocessen kan löpa på utan avbrott.

6 Granskning av samhällsekonomisk analys för Norrbotniabanan, 2016-01-08

6.1 Allmänna synpunkter

Trafikverket har tidigare gjort 3-4 offentliga samhällsekonomiska kalkyler för Norrbotniabanan. Samtliga har pekat på en samhällsekonomisk lönsamhet.

Den senaste samhällsekonomiska analysen för Norrbotniabanan, gjord av WSP 2016 (Kalkylen för 2015), håller sig i hög grad till de instruktioner som finns för genomförande av denna typ av samhällsekonomisk utvärdering. Dock saknas vissa faktorer, vilket sammantaget innebär att resulterande nettonuvärdeskvot (NNK) -0,27 borde vara ungefär + 0, dvs att de samhällsekonomiska kostnaderna och intäkterna enligt modellen går jämnt ut. Med rimliga investeringskostnadsantaganden blir nog NNK positiv.

Härutöver finns faktorer som inte inbegrips i trafikverkets modell för samhällsekonomisk analys. När dessa beaktas leder det till tydlig samhällsekonomisk lönsamhet för Norrbotniabanan.

6.2 Kalkylerna mera i detalj

Kalkylen för 2015, här kallad WSP2015, redovisas parallellt med kalkylen ÅP2009 (Åtgärdsplaneringen 2009). Det är förtjänstfullt att dessa kalkyler redovisas parallellt med varandra, eftersom **betydande metodförändringar skett mellan 2009 och 2015**. Parallell redovisning innebär betydligt bättre möjligheter analysera vad som beaktats och hur metodförändringen har slagit.

Vissa effekter saknas eller har reducerats kraftigt i kalkylen för 2015:

Effekt	Kalkylen 2015, Mkr	ÅP2009, Mkr
Förseningar resenärer	0	1 445
Förseningar gods	0	161
Buller	0	275
Externa effekter av godstrafik	1 513	2 356
Restvärde	0	1,3 × 1 800
Minskat åtgärds behov i bef system	0	1,3 × 2 700

Vidare har inte beaktats effekterna av ökad befolkning.

Efter kompensation för de avsaknade eller annorlunda värderade kalkylposterna blir kalkylresultatet för ÅP 2009 och WSP2015 ungefär lika dvs ungefär +0.

Härtill bör nämnas att WSP2015 utgår från avsevärt högre investeringskostnader än ÅP2009. Eftersom Botniabanan höll sig ovanligt väl inom sin investeringskalkyl är det inte rimligt att erfarenheterna från Hallandsås, Citybanan etc ska drabba Norrbotniabanan med extremt höga investeringskostnader. Härvid behöver även beaktas att bedömda kostnader för följdinvesteringar även behöver mötas med bedömda nyttor för dessa.

Utöver kalkylens "godkända" effekter saknas i kalkylen väsentliga effekter. "Alla väsentliga effekter" angavs i tidigare, trafikpolitiska beslut vara nödvändiga att beakta för att kunna ingå i den samlade politiska bedömningen:

- **Regionutvecklingseffekter** innefattande
 - arbetsmarknadseffekter,
 - kompetensförsörjningseffekter,
 - jämställdhetseffekter
 - effekter avseende effektivt nyttjande av befintliga samhällsinvesteringar etc, etc.
- **Effekter för näringslivet.** För Sverige är det av mycket stor betydelse att bättre kvantifiera effekterna för näringslivet och dess konkurrenskraft. Sverige är mycket exportintensivt. Särskilt norra Sverige står för mycket stora nettoexportvärden och har betydligt större nettoexportvärde per capita än landet i övrigt. Råvaror från norra Sverige förädlas successivt vid produktionsenheter i Sveriges sydligare delar, vilket indikerar att välfungerande nord-sydlig transportinfrastruktur är betydelsefull för hela Sveriges industrisystem. Eftersom produkter baserade på malm är tunga blir järnvägssystemet betydelsefullt. Detta är viktigt både för Sverige som helhet och för EU. Norrbotten står för 90 % av EU:s järnmalmsutvinning!
- **Arbetsmarknadseffekterna** för NBB beräknades i rapporten "Norrbotniabanan – en transportpolitiskt viktig satsning" (2003) till 1,3 Mdr kr, vilket idag kan motsvara ca 2 Mdr kr.
- **Kompetensförsörjningseffekterna** beräknades i samma rapport till 0,7-0,9 Mdr kr, vilket torde motsvara drygt 1 Mdr kr idag.
- **Jämställdhetseffekterna** är svåra att kvantifiera ekonomiskt, men blir betydligt bättre med Norrbotniabanan (Jämför Norrtågs uppföljningsrapport).
- Effekten "**Förbättrat nyttjande av befintliga samhällsinvesteringar**" beräknades till drygt 5 Mdr kr.
- Industrins **produktionsvärdes effekter** bedömdes utifrån att resone-mang om 1 % förbättrat produktionsvärde, vilket då motsvarade ca 10 Mdr kr för Norrbottens och Västerbottens län tillsammans. Ännu större negativa effekter kan uppstå om produktionsenheter slås ut till följd av otillräcklig transportinfrastruktur.

När dessa effekter och de överstora investeringskostnaderna beaktas blir nettonuvärdekvoten sannolikt högre än +0,5, vilket innebär att en krona ger mer än 1,50 tillbaka. Detta är en jämförelsevis mycket hög lönsamhet.

7 Medfinansiering

2008 Bildades bolaget Norrbotniabanan AB för att tydligt visa på allvaret i regionens egen ambition och engagemang för att genomföra projekt Norrbotniabanan och för att skapa en juridisk och organisatorisk plattform. Finansiärerna i bolaget är Landstinget i Norrbotten och Region Västerbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

2010 lämnade bolaget över en affärsplan till dåvarande statssekreterare Leif Zetterberg. Vidare fick bolaget som representant för regionen tillsammans med Trafikverket ett regeringsuppdrag ur den nationella transportplanen 2010 om att pröva förutsättningar för en medfinansiering av en järnväg mellan Piteå och Skellefteå. Arbetet var färdigställt till årsskiftet 2012/2013 och överlämnades av Trafikverket till Näringsdepartementet. Samtidigt lämnade Norrbotniabanan AB över ett dokument med regionala och lokala erbjudanden om finansiell medverkan för att bidra till genomförande av den Botniska korridoren mellan Umeå-Luleå, delen Skellefteå- Piteå. Trots påstötningar har Näringsdepartementet inte återkopplat till Norrbotniabanan AB om något av förslagen.

Norrbotniabanegruppen hänvisar till Norrbotniabanan AB när det gäller frågan om medfinansiering.

Källor

Botniska korridoren, 2014. Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet norra Sverige. ÅF Infraplan

Botniska korridoren, 2011. Resources for Europe. ÅF Infraplan.

Botniska korridoren, 2010. Nationell godsstrategi - fokus: järnväg. ÅF Infraplan

Botniska korridoren, 2013. Botniska korridoren - en investering i hela Sverige. ÅF Infraplan.

Hasselgren, Attefall, Kinhult, Larsson, Wetterstrand, 2015. Infrastruktur i utveckling - slutrapport från Infrastrukturkommissionen, oktober 2015

Infraplan AB, 1996. Kompetensförsörjning med högre utbildade, Praktikfall Botniabanan

Luleå, Piteå och Skellefteå kommuner, 2011. Resecentrumet - strategiskt nav i staden. ÅF Infraplan

Länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen samt Region Västerbotten, 2008. Regional systemanalys 2010-2020. ÅF Infraplan

Länsstyrelsen i Västerbottens län, 2013. Länstransportplan för Västerbottens län 2014-2025.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, 2013. Länstransportplan för Norrbotten län 2014-2025.

Norrbotniabanegruppen, 2006. Resecentrumplanering för kustjärnvägen Umeå-Haparanda. ÅF Infraplan

Norrbotniabanegruppen, 2005. Godstrafikstudie Norrbotniabanan. ÅF Infraplan

Norrbotniabanegruppen, 2006. Godstrafikstudie Norrbotniabanan - tilläggsstudie av företagsekonomiska effekter. ÅF Infraplan

Norrbotniabanegruppen, 2011. Avbrott för svensk industri - urspårningen vid Grötingen. ÅF Infraplan.

Norrbotniabanegruppen, 2006. Effekter av avbrott på Stambanan i Ekträsk 29-31 mars 2005. ÅF Infraplan.

Norrbotniabanan AB, 2014. Kapacitetsåtgärd - Norrbotniabanan. Ramböll/Corshammar

Sweco, 2016. Järnväg 2050

Trafikverket, 2011. Norrbotniabanan JU110 Umeå-Robersfors, PM Kommunikationsanalys. ÅF Infraplan

Trafikverket, 2015. Prognos för godstransporter 2030 - Trafikverkets basprognos 2015.

Trafikverket, 2016. Järnväg i norra Sverige - underlag till Sverigeförhandlingen.

Trafikanalys, 2013. Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nuläges analys. Rapport 2013:5.

Winter, Karin, Arkitekt SAR/MSA, 2015. Sociala nyttor i Sverigeförhandlingen.

WSP, 2016. Samhällsekonomisk analys för Norrbotniabanan.

WSP, 2014. Järnvägsanslutning DÅVA - övergripande linjestudier, terminalstruktur och dispositionsstudie.

Översiktsplaner för respektive kommun

Norrbotniabanan

- Underlag till Sverigeförhandlingen