

Sverigeförhandlingen, utveckling av järnvägssystemet i norra Sverige

1 april 2015



TRAFIKVERKET

Nils Alm
Stefan Karlsson

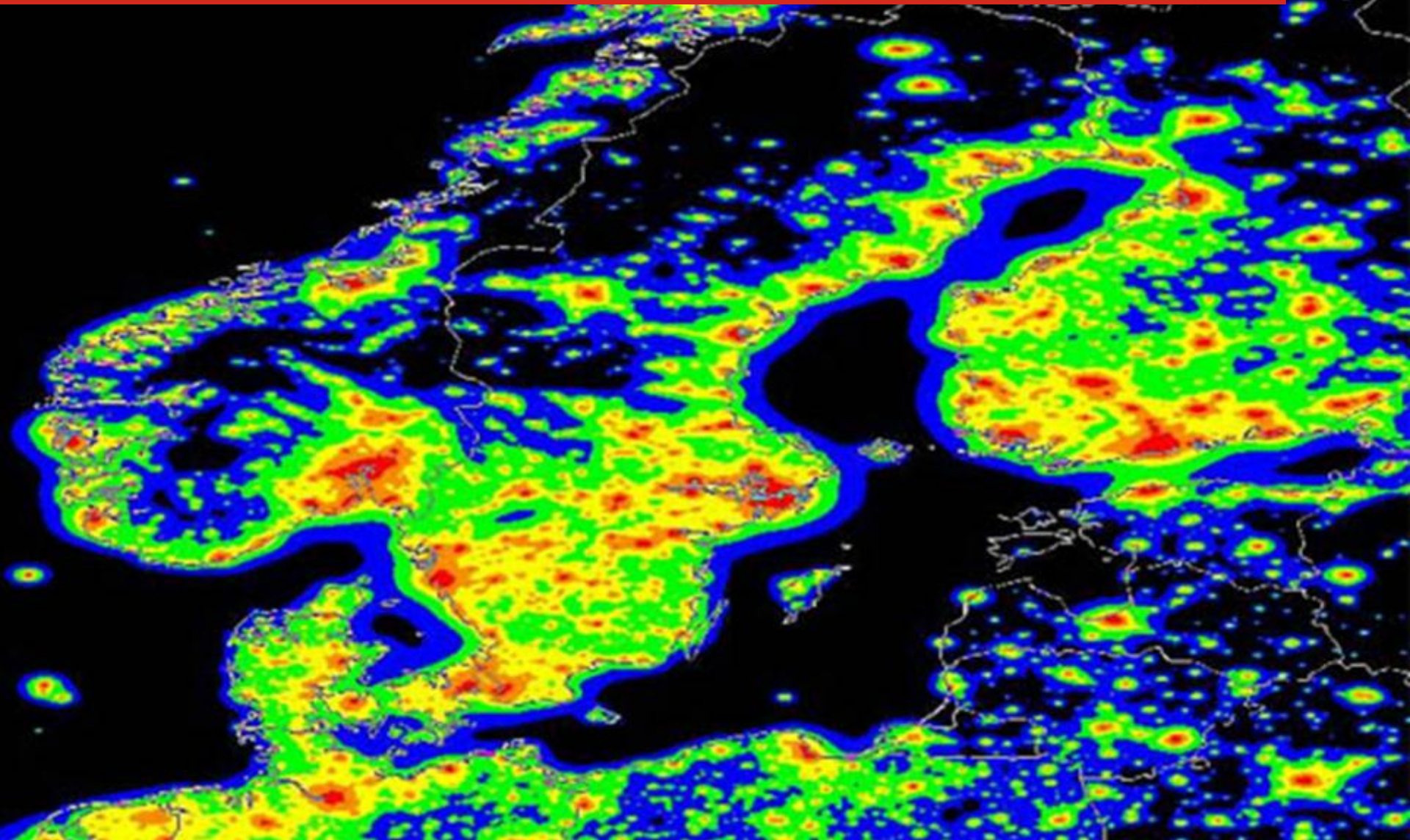
Agenda

- Inledning och presentation
- Sverigeförhandlingen redovisar sitt uppdrag
- Regionen och regionens utveckling (befolkning, näringsliv)
- Regionens infrastruktur
- Brister järnvägssystemet
- Två rapporter som beskriver en systemutbyggnad i norra Sverige och dess effekter
- Utvecklingssatsningar i regionen
- Summering och avslutning



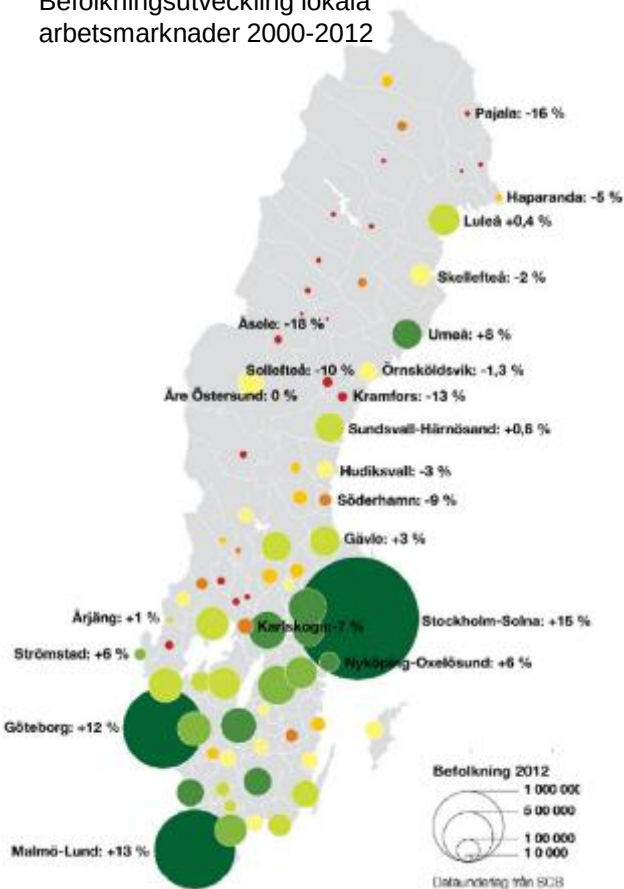
Befolkning

860 000 invånare längs kuststråket Gävle-Luleå

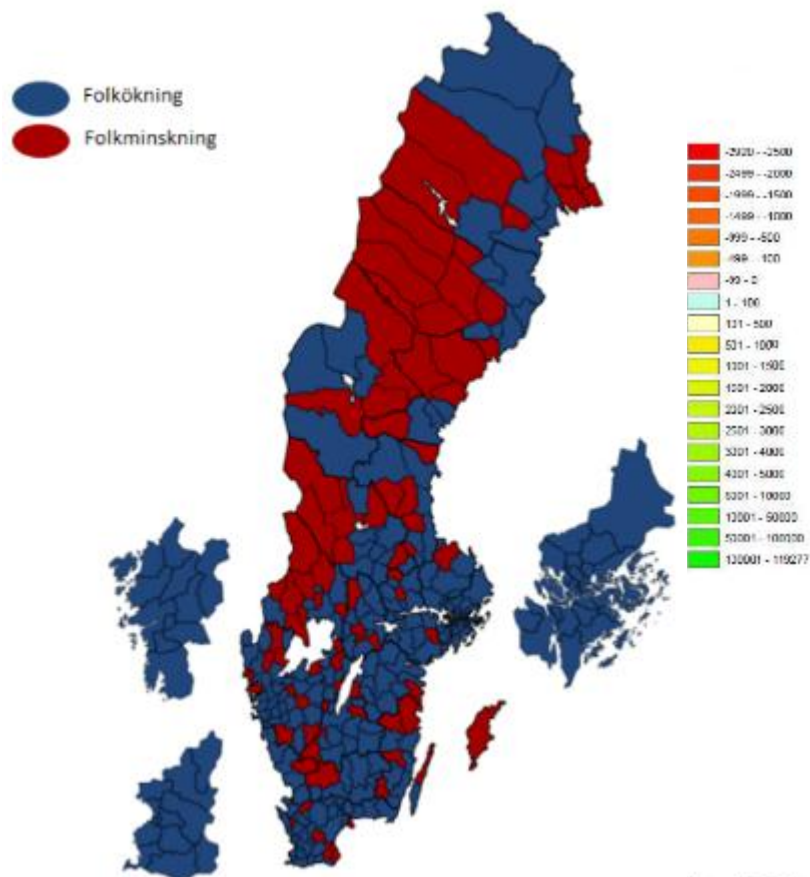


Befolkningsutveckling

Befolkningsutveckling lokala arbetsmarknader 2000-2012



Befolkningsförändringar i Sveriges kommuner 2013



Figur 2: Befolkningsförändring på kommunnivå 2010-2030, absoluta tal.

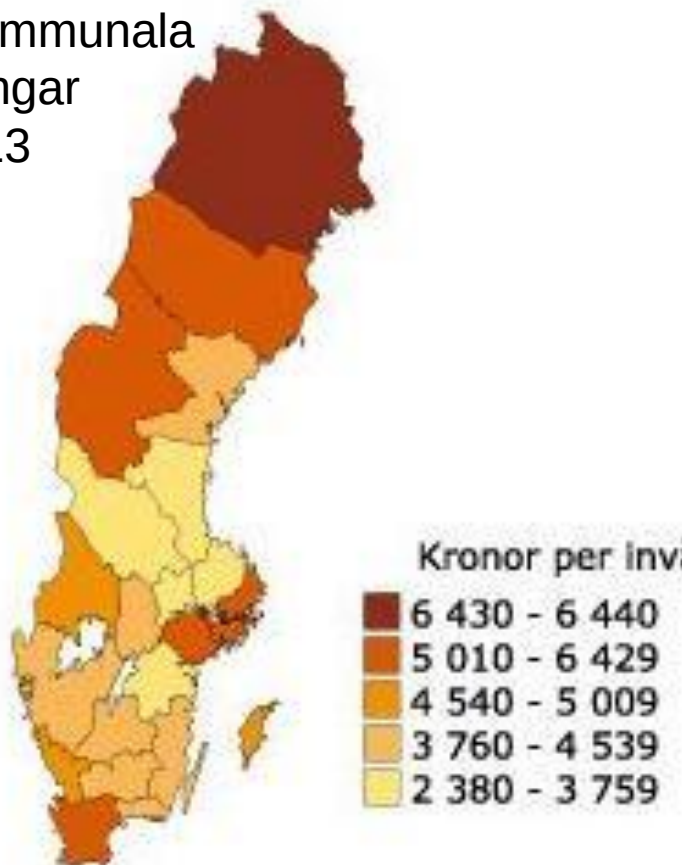
Källa: Trafikverkets Basprognos 2030

Källa: SCB

Källa: Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser, 2013

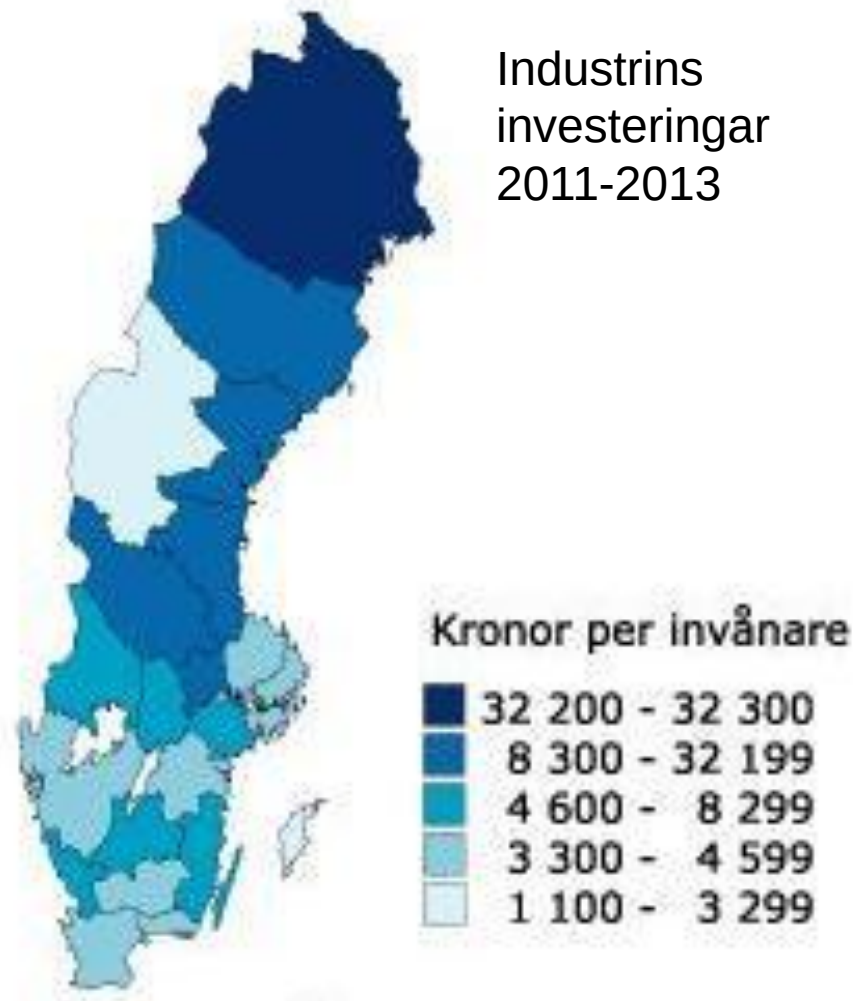
Investeringar sker från olika håll

Primärkommunala
investeringar
2011-2013

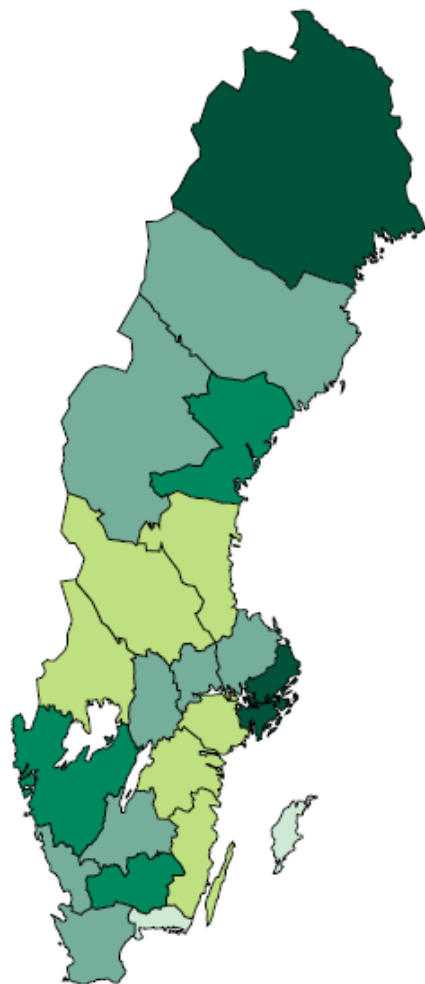


Källa: Statistiska Centralbyrån

Industrins
investeringar
2011-2013



Bruttoregionprodukt 2011



Bruttoregionprodukt per invånare 2011. Tusental kronor

Region	BRP per invånare, tusental kr	Index riket=100
Stockholms län	512	139
Uppsala län	321	87
Södermanlands län	296	80
Östergötlands län	309	84
Jönköpings län	328	89
Kronobergs län	345	94
Kalmar län	307	83
Gotlands län	288	78
Blekinge län	285	77
Skåne län	317	86
Hallands län	312	85
Västra Götalands län	354	96
Värmlands län	298	81
Örebro län	330	90
Västmanlands län	323	88
Dalarna län	329	89
Gävleborgs län	298	81
Västernorrlands län	347	94
Jämtlands län	322	88
Västerbottens län	320	87
Norrbottnens län	415	113
Riket	368	100

Källa: Statistiska centralbyrån

Näringsliv

Råvaror och transporter i norra Europa

(Botniska Korridoren/Näringsdepartementet 2010)

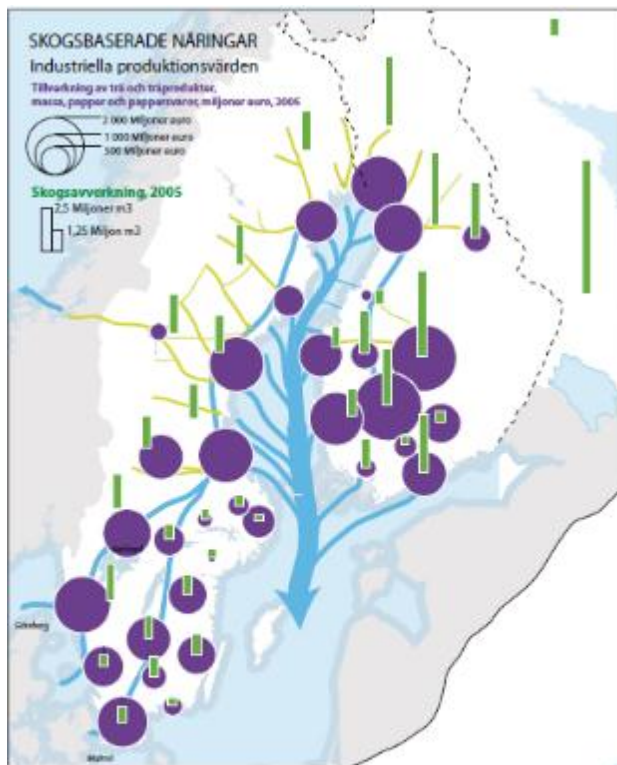
- Förädlingskedjan startar vid gruvorna, vidareförädlas till råämnen vid kusten i norr och bearbetas vidare i södra Sverige och säljs i Europa eller globalt
- Tunga transporter
- Mesta går på järnväg
- Svårt eller omöjligt att byta trafikslag



Figur 3: Malm och metallförsörjningen kräver väl fungerande transport-system.

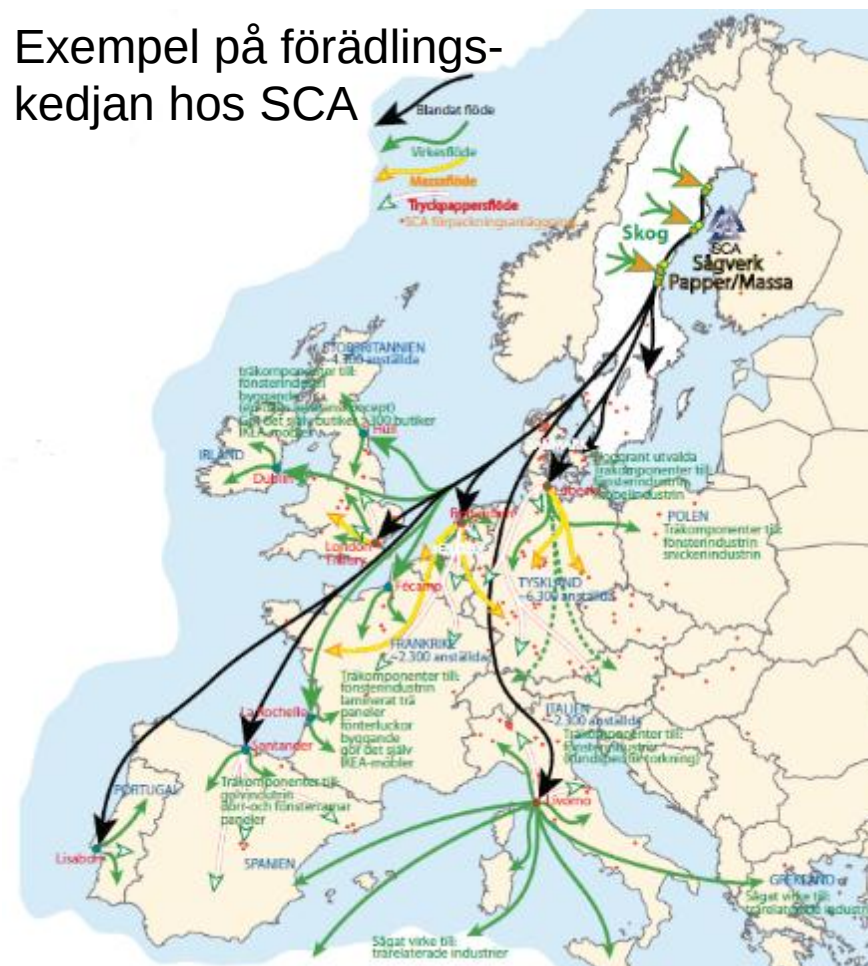
Råvaror och transporter i norra Europa

(Botniska Korridoren/Näringsdepartementet 2010)

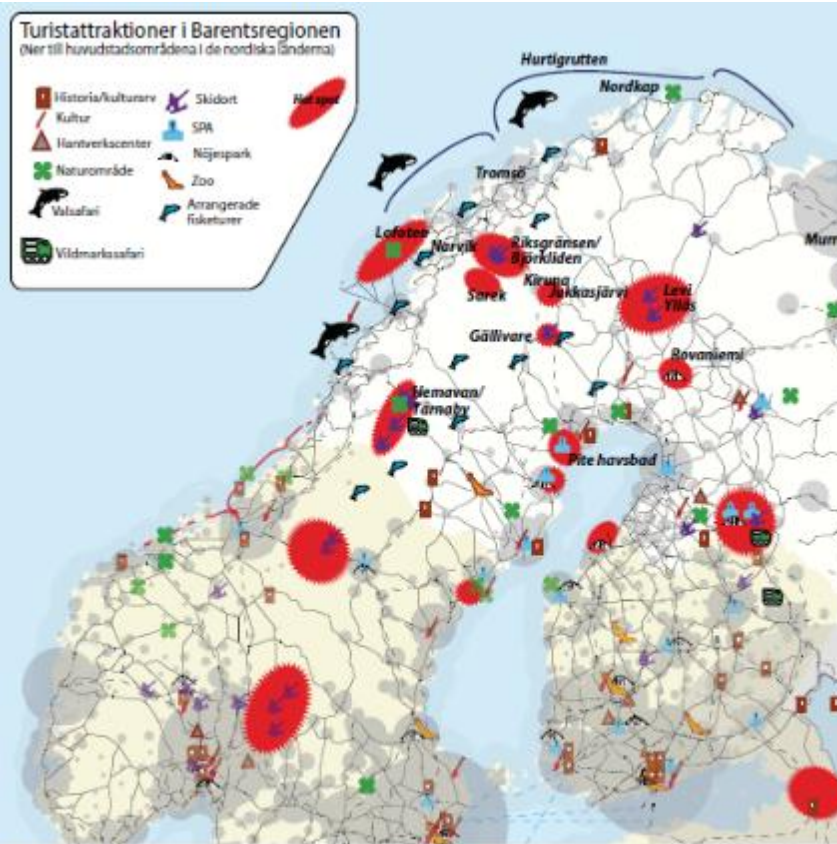


Figur 3.3:5 Skogsproduktion och industriella produktionsvärden baserade på skogstillgångar. De norra delarna av Sverige och Finland har stora skogstillgångar, som vidareförädlas i regionen och i övriga EU i form av massa och papper, sågade och hyvelade trävaror.
Källa: AF Infoplan 2010.

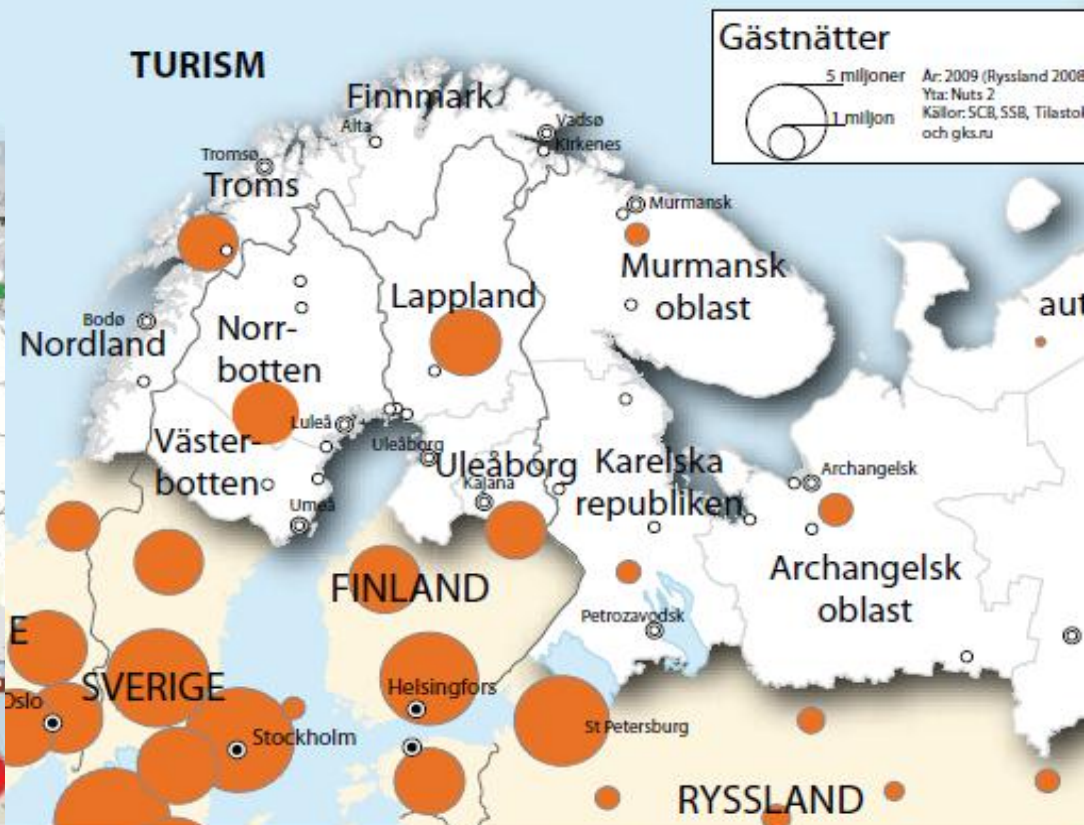
Exempel på förädlingskedjan hos SCA



Råvaror och transporter i norra Europa (Botniska Korridoren/Näringsdepartementet 2010)



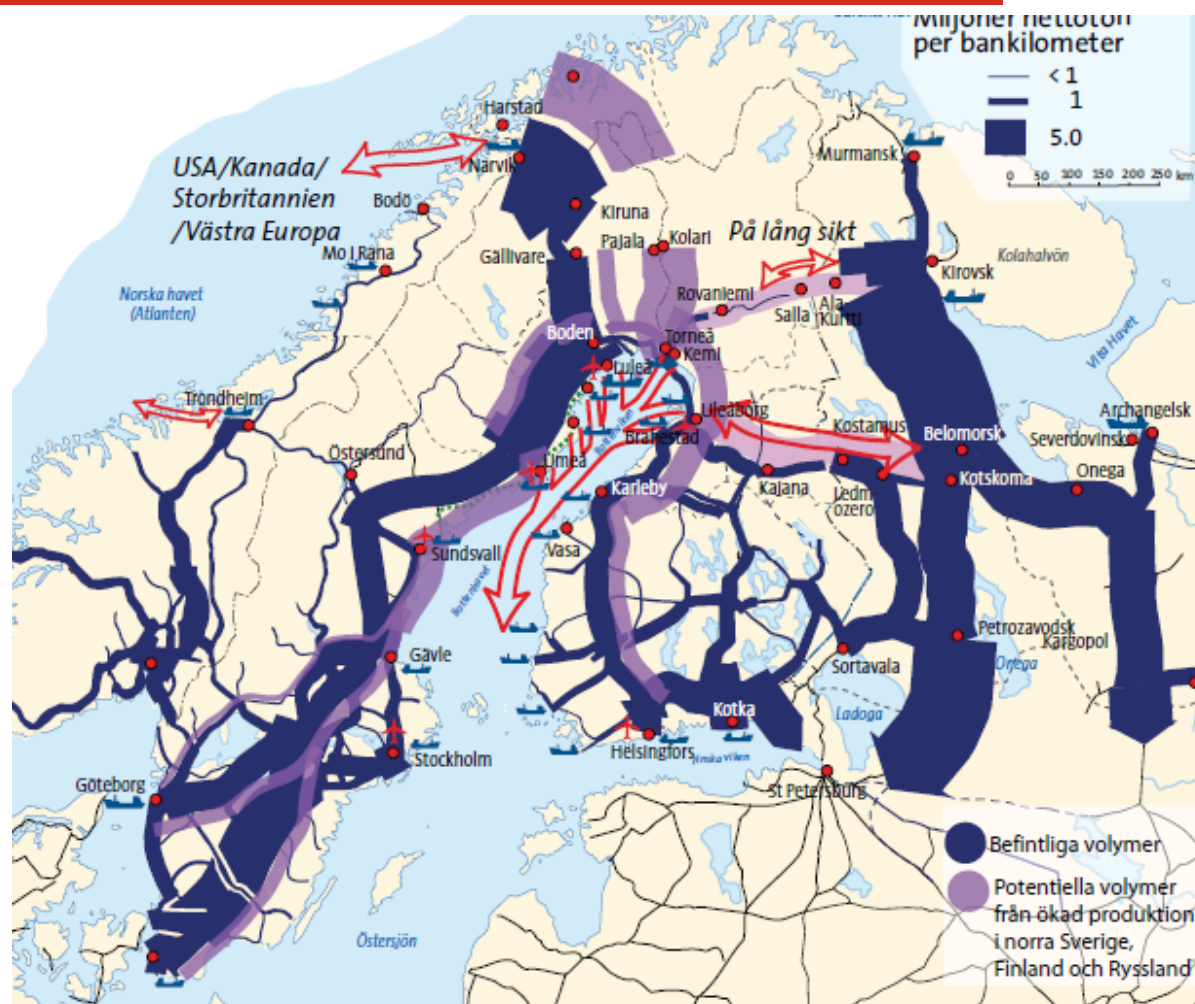
Figur 3.5:1 Turistattraktioner och målpunkter i Barentsregionen.
Källa: Allmän turistinformation, bearbetad av AF Infraplan.



Figur 5: Varje år spenderar turister cirka 14 miljoner nätter i Barentsregionen

Utveckling av godstransporter i norra Sverige

- LKAB har redan investerat för 37 milj. ton per år
- Övrig gruvutveckling i Malmfälten och Bergslagen?
- Outokumpu ökar och kör mer på järnväg
- SSAB ökar till 3 milj. ton per år och köpt Rautaruukki
- Skogsindustrin vill köra mer på järnväg



Figur 4.2:1 Godsvolymer på järnväg i Norden samt i nordvästra Ryssland. Dagens samt bedömda framtida volymer.
Källa: AF Infraplan.

Näringslivets behov

- Effektiva transporter
- Tillförlitliga transporter
- Hållbara och miljöanpassade transporter
- Arbetskraftsförsörjning

Industrins förväntningar

- Högre kapacitet
- Tyngre och längre tåg
- Leveranssäkerhet



Norra Sverige

- Näringar som ger stora exportintäkter – såväl traditionell industri som växande internationell besöksnäring
- Kreativa innovativa tillväxtnoder – progressiv tjänstesektor
- Potential för sjötransporter
- Kontakter med nya marknader österut

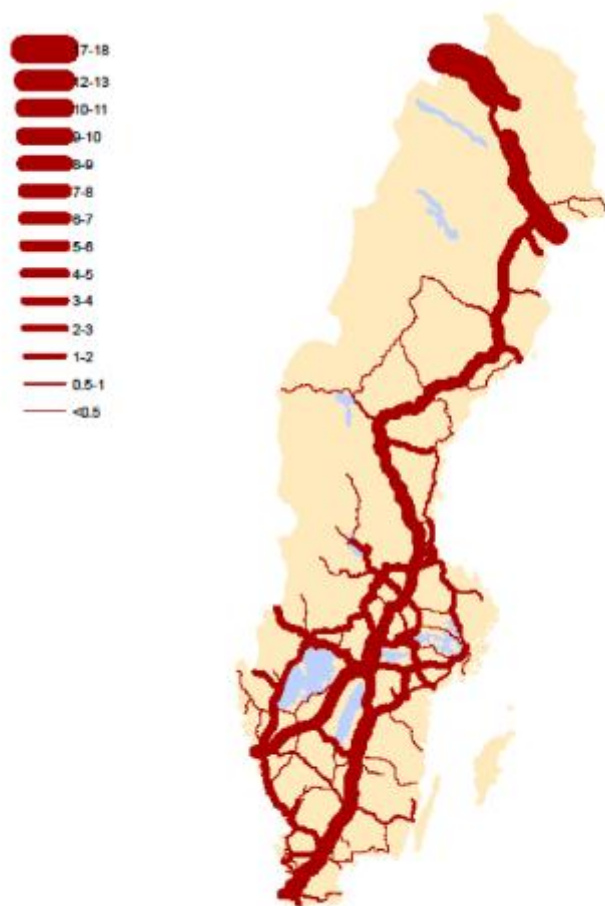
... men utmaningar finns

- *Befolkningsutmaning - hur vända befolkningstrenden och möjligheterna till skatteunderlag?*
- *Långa avstånd mellan urbana noder - dyrt att hålla infrastruktur*
- *Ökad produktion och förädlingsgrad för högre tillväxt samt ändrade behov från näringslivet - vad innebär det för transporterna?*

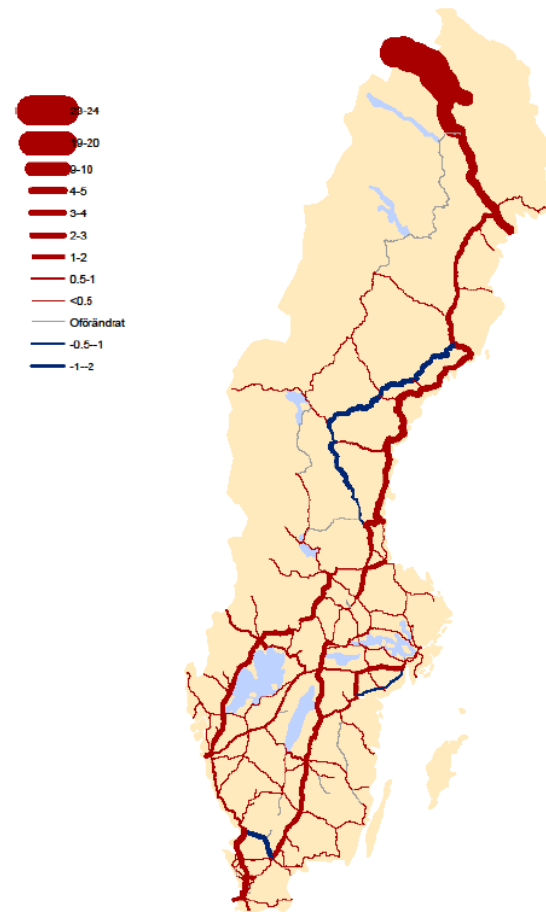


Järnvägssystemet

Godsvolymer 2010 och förändrade godsvolymer (enligt Basprognos 2030)



Figur 6.1 Godsvolymer per sträcka år 2010 (miljoner nettoton²⁰ per år).



Figur 6.2 Förändrad godsvolym per sträcka 2010-2030 (miljoner nettoton per år).

Personresor 2030 och förändrat resande (enligt Basprognos 2030)



Figur 4: Personflöde på järnväg 2030, exklusive pendeltåg.



Figur 5: Förändring av det totala personflödet på järnväg 2010–2030. Röd färg innebär ökat flöde och grön färg innebär minskat flöde.



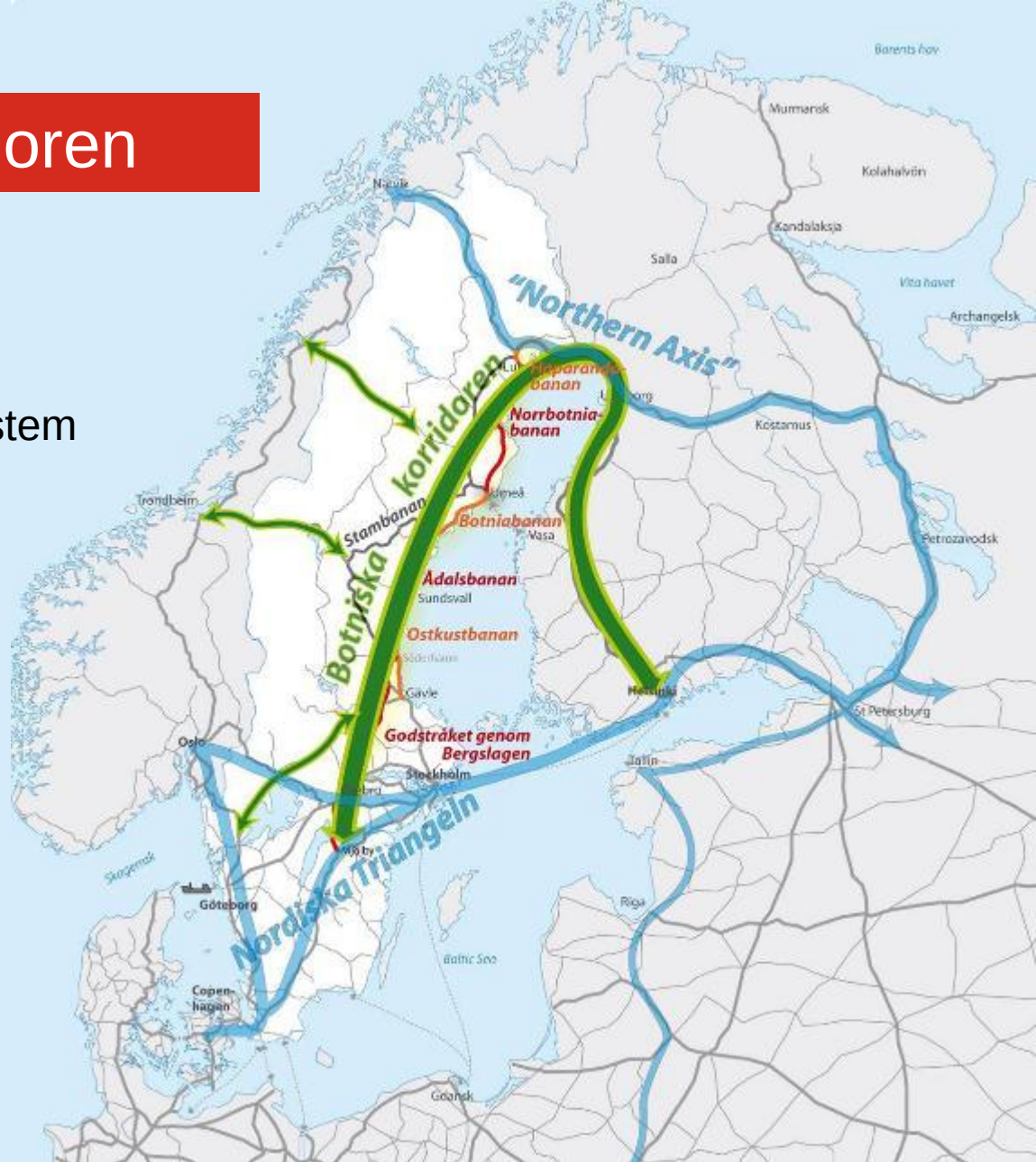
Figur 6: Vägpassagerarflöde år 2030.

Den Botniska korridoren

Viktig strategisk transnationell
länk i Europas godstransportsystem

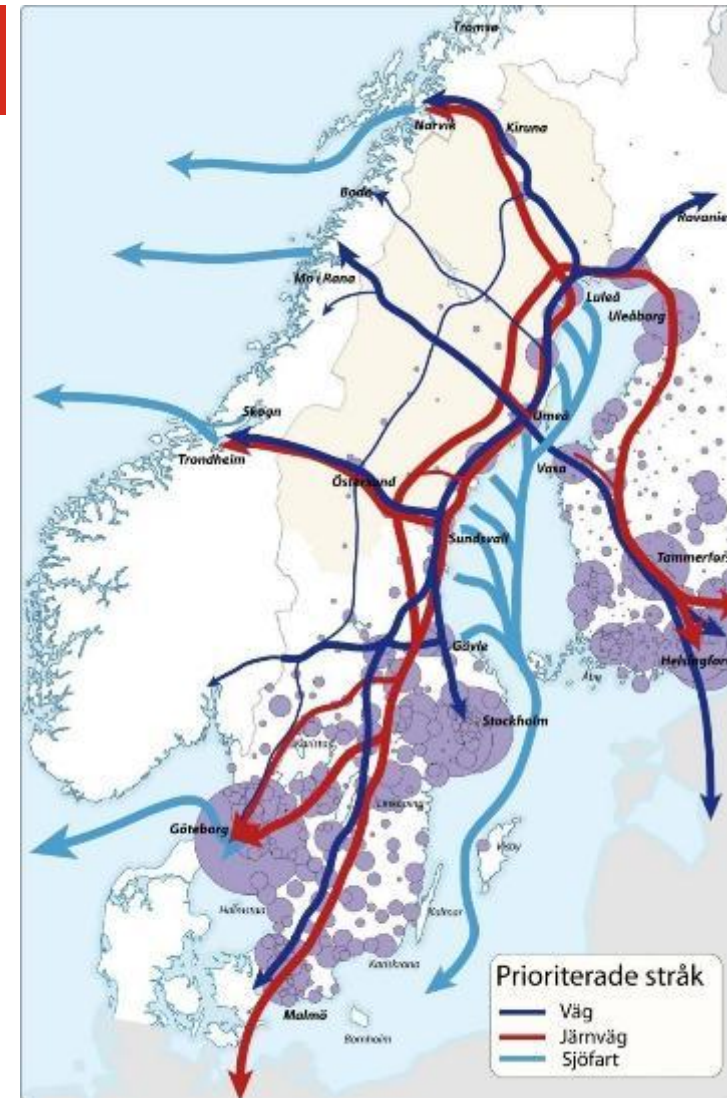
Europa slutar inte i Stockholm
och inte heller i Norrbotten

Nordnorge försörjs med
konsumtvaror och
dagligvaror med järnväg
Oslo-Narvik via stambanorna
i norr



Målbild och prioriterade stråk

- Gemensam målbild
- Transportsystemet ska ge förutsättningar för:
 - Konkurrenskraftigt näringsliv
 - Besöksnäringens transportbehov
 - Väl fungerande arbetsmarknadsregioner.
 - Förbättrad livsmiljö
- Systemutvecklande åtgärder i prioriterade stråk med internationella kopplingar.

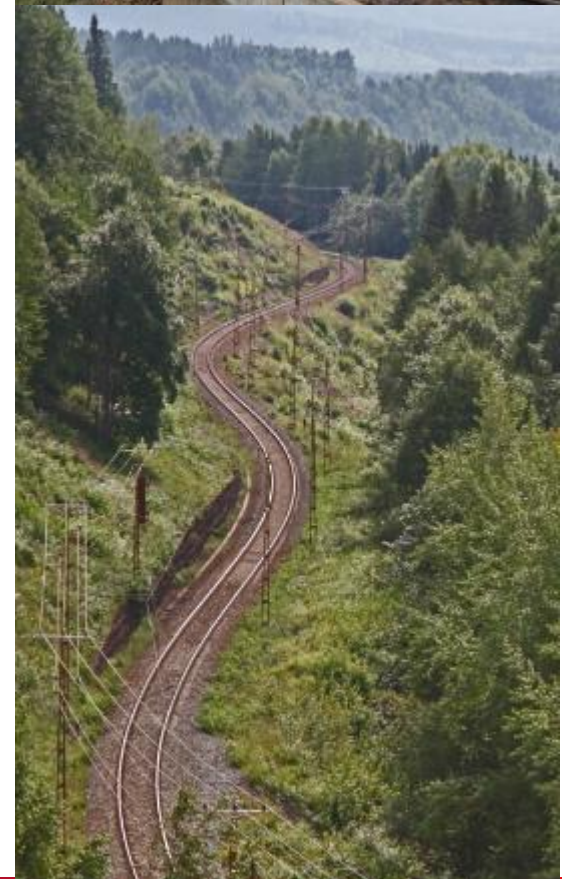


Källa: Regional systemanalys 2010-2020. De fyra nordligaste länen

Järnvägssystemet i norra Sverige

- brister i det befintliga systemet

- Underhåll
 - Underhållsbehovet
 - Lågprioriterade banor
- Enkelspår
 - Låg kapacitet
 - Sårbar, inga alternativ
- Standard
 - Klarar ej normal last pga. backar och kurvor
- Placering/läge
 - Långa omvägar
 - Ej lämplig för persontrafik



Brister i järnvägssystemet

Exempel på underhållsbrister

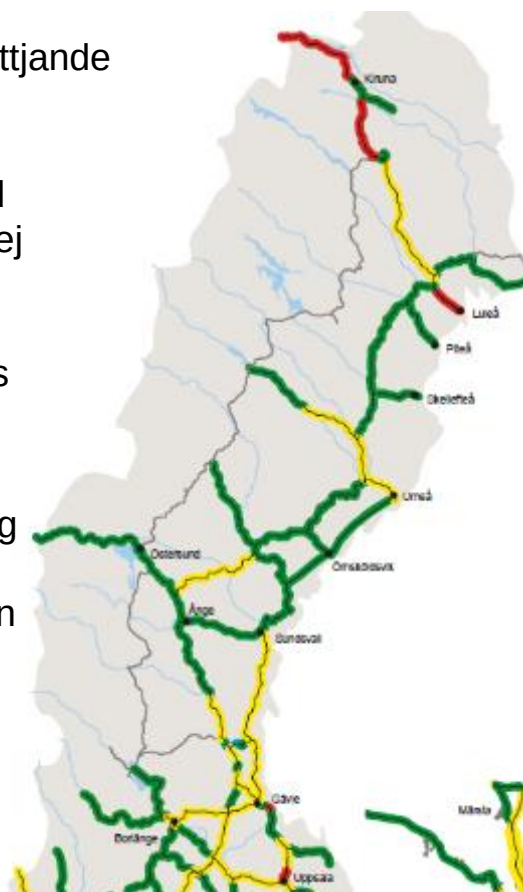
- Januari 2014 sänktes hastigheten på flera lågtrafikerade banor i landet och någon bana stängdes helt
- Hastigheten Boden-Bastuträsk är sänkt till 70km/h och spårbytet är framflyttat till tidigast 2018.
- Februari 2015 flaggade Trafikverket för risk för att Malmbanan kan drabbas av nedsättningar av funktion.
- Våren 2015 aviserades risk för stängning av norra Ådalsbanan Västerasby-Långsele



Kapacitetssituationen i norra Sverige, en sann bild?

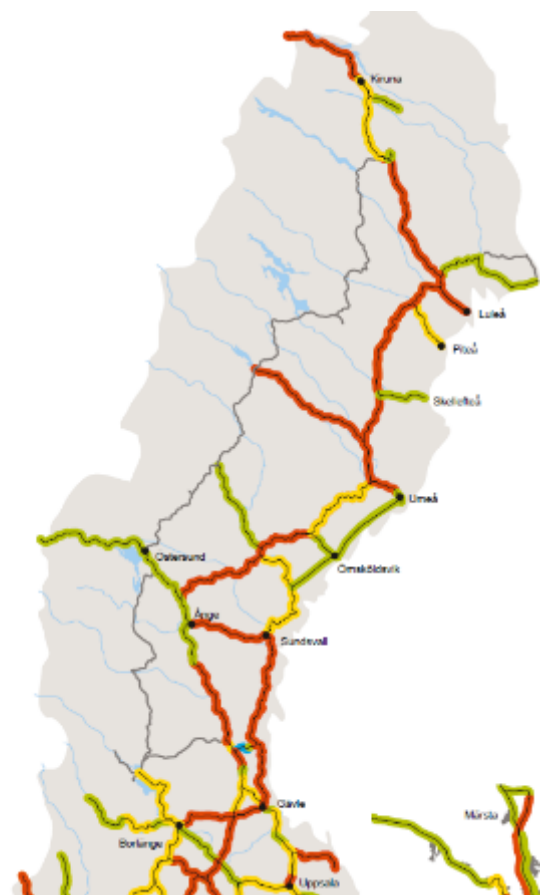
Kapacitetsutnyttjande
dygn, hösten 2014

- Avser tidtabellslagd trafik, dvs tåg som ej rymdes eller ej söktes för, pga. kapacitetsbrist finns ej med
- Järneträskbacken medför enkelriktning för tunga tåg pga. lutningsförhållanden
- Finns ej tid att underhålla banan



Kapacitetsutnyttjande
max 2 timmar hösten 2014

- Hög nivå
- Medelhög nivå
- Mellan/Lägre nivå
- Banan avstängd för banarbete



Förseningar – ett symptom på kapacitetsbrist och underhållsbehov

PERSONTÅG



GODSTÅG



— Stora förseningar¹
— Medelstora förseningar¹
— Små eller inga förseningar¹

Persontåg, ankomst till utvalda stationer RT+5 (%)					
Station	Septem ber	12 mån	Station	Septem ber	12 mån
Arlanda	91.0	91.0	Mjölby	91.4	91.6
Arlanda norra	95.3	95.8	Mora	83.5	87.1
Borlänge	83.6	83.9	Stockhol m	91.9	92.0
Gnarps	89.4	93.5	Storlien	92.5	86.9
Gnesta	94.7	92.9	Sundsva ll	83.6	84.6
Gävle	87.2	87.1	Södertälj e	95.2	95.8
Göteborg	90.6	89.5	Umeå	89.6	84.1
Karlskro na	87.5	84.3	Vassija ure	65.3	64.6
Kiruna	68.3	66.1	Vännäs	94.7	86.6
Kristians tad	87.5	84.7	Växjö	86.9	87.3
Ljusdal	90.4	85.9	Ånge	86.1	85.5
Luleå	59.1	55.0	Östersu nd	84.0	87.2

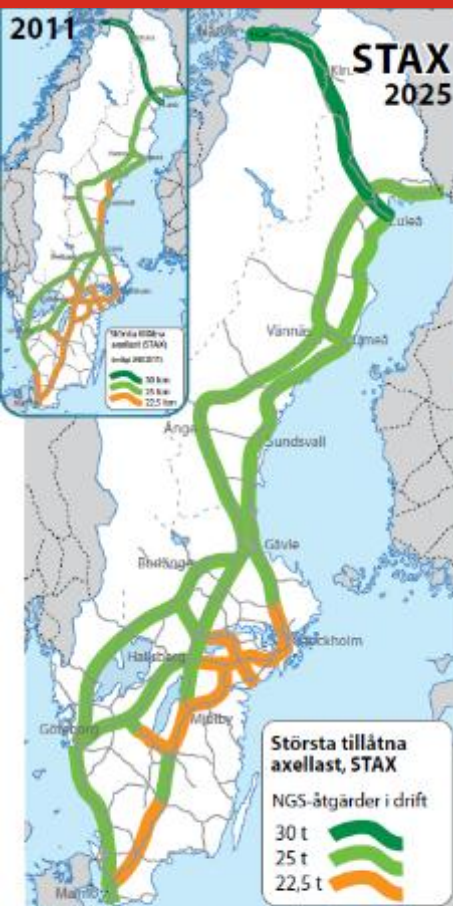
Data från Trafikverkets Luppsystem. Inkluderar akutinställda tåg. *inställda samma dag eller dagen före avgång

Ovan: Punktlighet för persontåg september 2013.
Källa: Trafikverkets Luppsystem

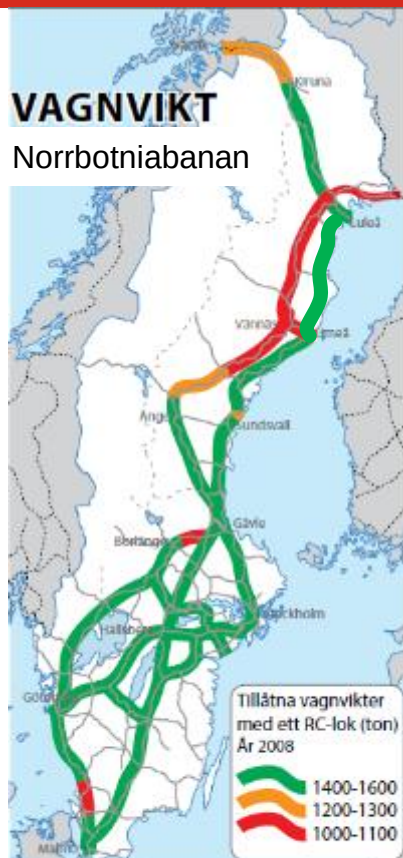
Till Vänster: Punktlighet för gods- och persontåg april 2010-mars 2011.

Källa: Kapacitetsutredningen 2012.

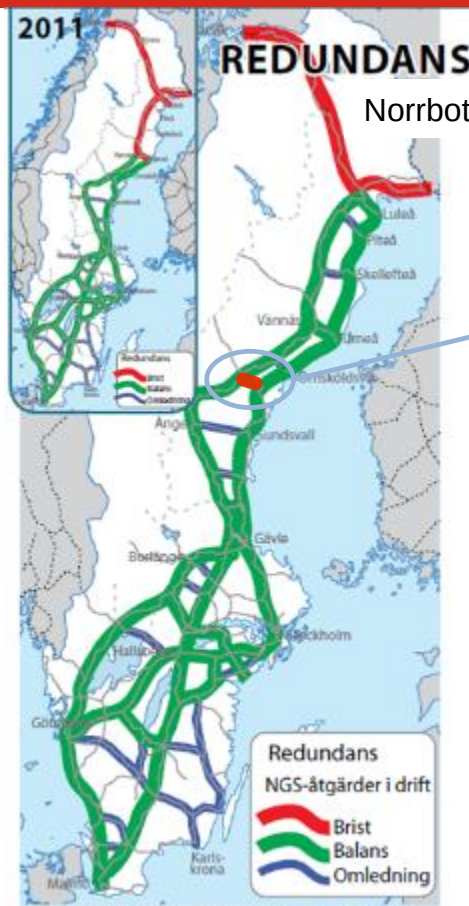
Järnvägssystemet i norra Sverige - brister i det befintliga systemet



FIGUR 50: Det primära godsnetets standard avseende STAX ges en genomgående hög standard på lägst 25 ton, med undantag för sträckorna Hallsberg-Stockholm-Uppsala, Mjölby-Norrköping-Katrineholm och Alvesta-Malmö.



FIGUR 30: Till följd av kraftiga lutningar på Stambanan genom övre Norrland samt på sträckan mellan Storvik och Falun (Gränständerbackarna), medges kraftigt begränsade vagnvikter. Begränsningarna innebär att ett lok endast kan dra ca 1000 ton jämfört med ca 1600 ton på övriga delar av systemet. Detta leder till dyrare transporter och konkurrenss nackdelar för industrin.



FIGUR 55: Det tätare järnvägsnätet i södra Sverige medger goda omlodningsmöjligheter. Norrbottenbanan och Botniabanen bildar ett dubbelspår med Stambanan genom övre Norrland, vilket möjliggör omlodning vid oförutsedda händelser på ena banan.

*mars 2015 - stora underhållsbehov
Norra Ådalsbanan Västeråsby-
Långsele för att fungera som
omledning*

Källa: Nationell godsstrategi
2010 (Botniska korridoren)

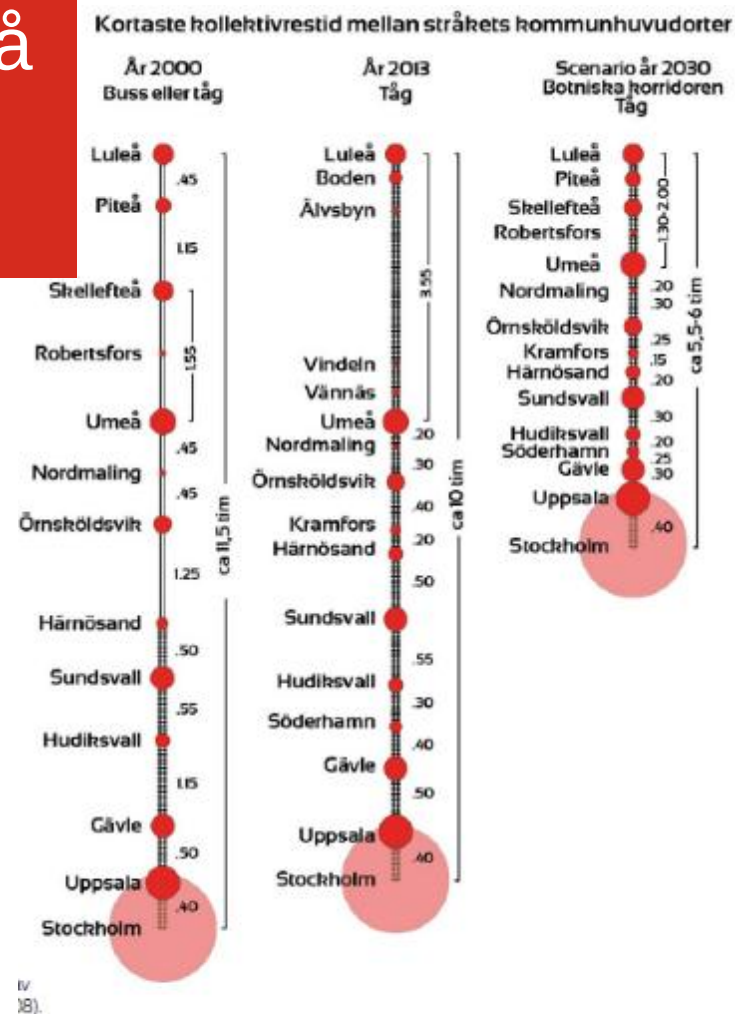
Regionala effekter

Två utredningar om systematisk utbyggnad av järnvägssystemet



Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet Gävle-Luleå

- Botniabanan (som togs i trafik 2010/2011) samt genomförda åtgärder på Ådalsbanan.
- Nytt dubbelspår mellan Gävle och Härnösand, den s.k. "Nya Ostkustbanan"
- Kompletterande åtgärder för Ådalsbanan upp till Sollefteå
- Utbyggnad av Norrbotniabanan Umeå-Luleå

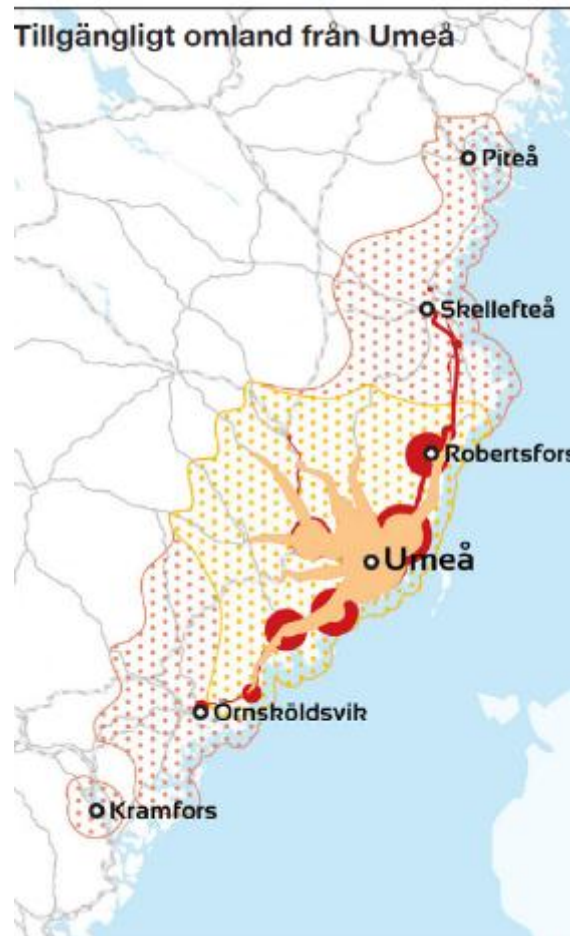


Källa: Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - Exemplet Gävle-Luleå, Botniska korridoren oktober 2013

Figur 10. Möjlig restidsförkortning genom utbyggnad av Botniska korridoren.

Restider från prognossammanställning Botniska korridoren (2008).

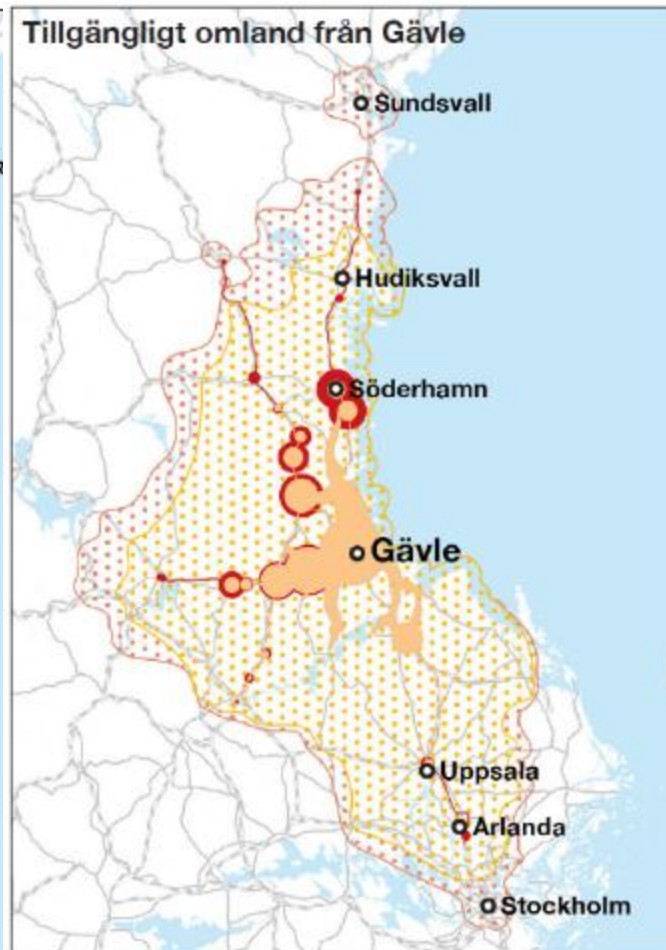
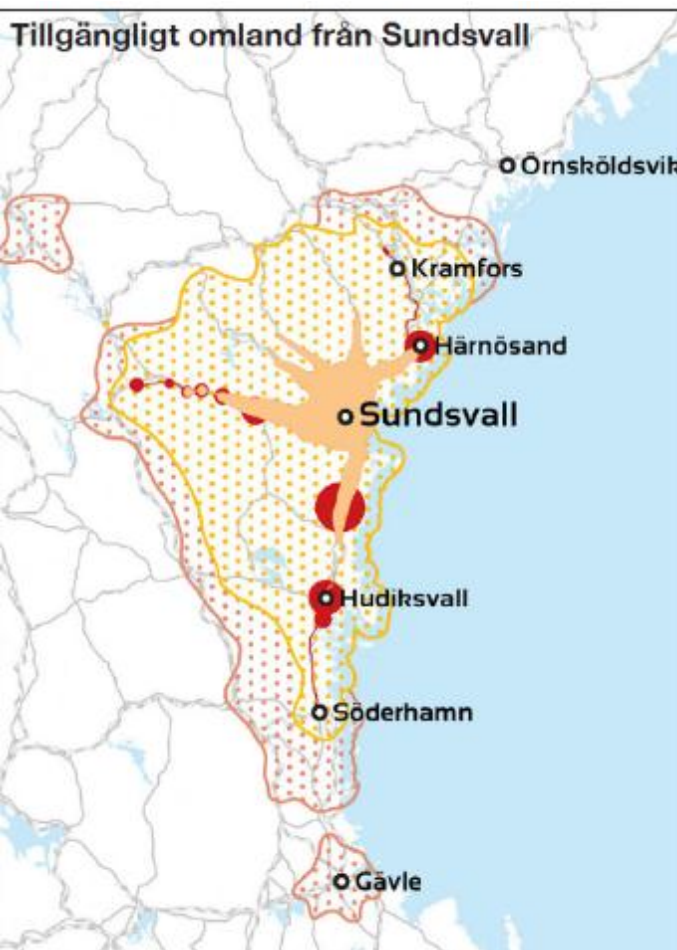
Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet Gävle-Luleå



- Skellefteå hamnar inom pendlingsavstånd till både Luleå och Umeå

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

Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet Gävle-Luleå



- Kramfors och Härnösand knyts till Sundsvall
- Hudiksvall och Söderhamn får pendlingsavstånd till Sundsvall och Gävle

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

Regionförstoringens inverkan på landets ekonomi och statens finanser - exemplet Gävle-Luleå

Från 10 till 4 arbetsmarknadsregioner

- Luleå "storregion" ökar från 167 000 till 206 000 inv.
 - Umeå "storregion" ökar från 145 000 till 243 000 inv.
 - Sundsvall "storregion" ökar från 148 000 till 226 000 inv.
 - Gävle "storregion" ökar från 157 000 till 187 000 inv.
- Sysselsättningsutveckling +2,9% (1993-2011)
 - Ökad produktion +1,2% (1993-2011)
 - Ökad lönesumma +4,2% (1993-2011)
 - Ökade skatteintäkter +40-50 mdr kr (20 års period)
 - Effekt på fastighetspriser +20-40% (20 års period)

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



Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället (Tågoperatörerna 2014)

visar de prioriterade stråken till år 2030 och de utbyggnader som krävs för att möjliggöra önskad trafik

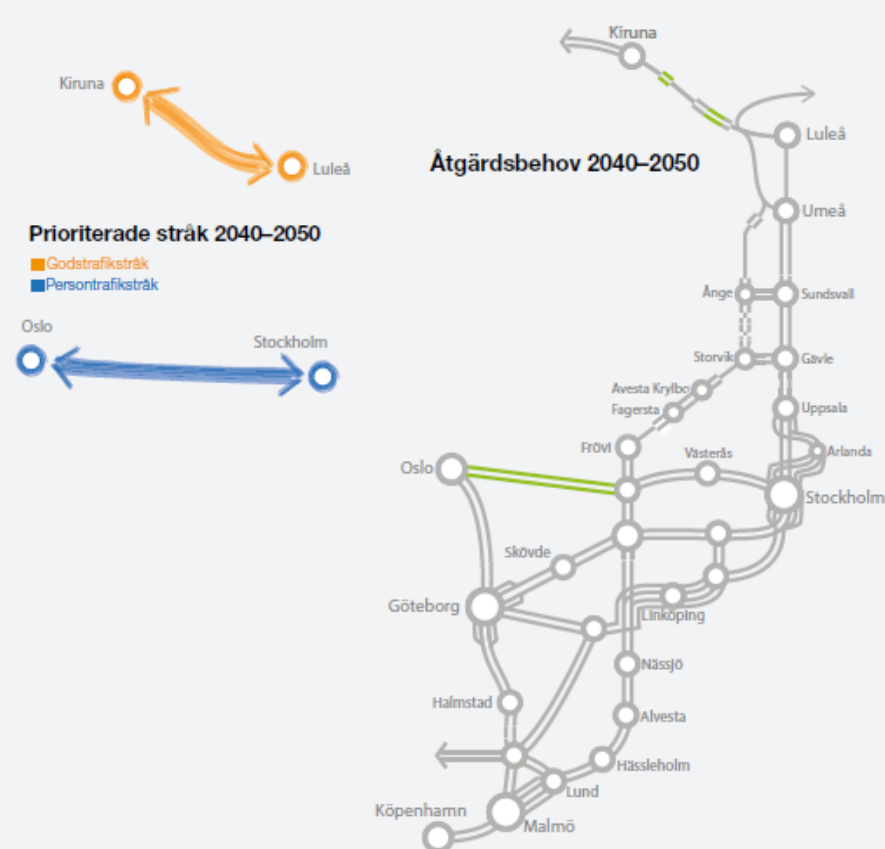


Järnväg 2050 - En vision om järnvägens framtida roll i samhället (Tågoperatörerna 2014)

visar de prioriterade stråken till år 2040 och de utbyggnader som krävs för att möjliggöra önskad trafik



visar de prioriterade stråken till år 2050 och de utbyggnader som krävs för att möjliggöra önskad trafik



Infrastrukturplanering



Nationell plan och prioriteringar

Totalt 522 mdr kr åren 2014-2025. 241 mdr kr till underhåll, varav 86 mdr kr underhåll järnväg

Underhållstrategi

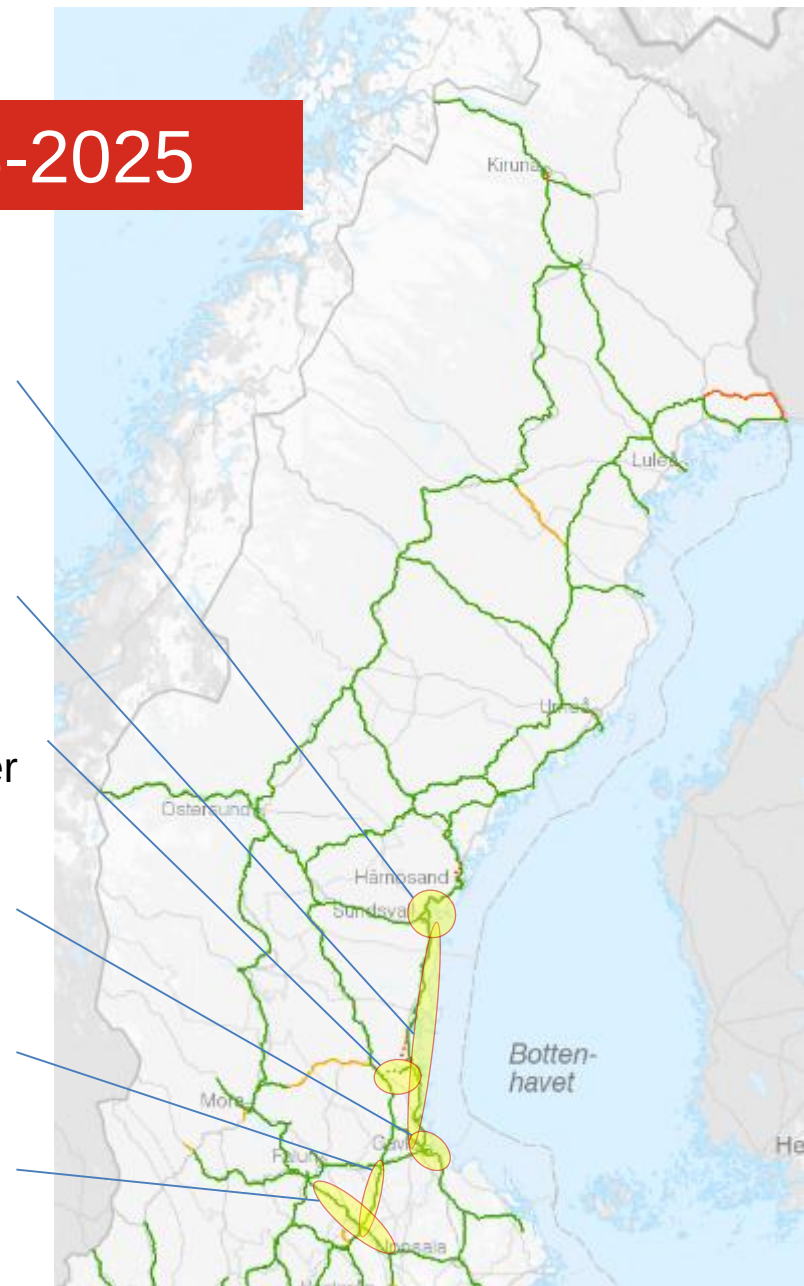
Ekonomiska medel satsas där de ger störst nytta, dvs. i storstadsområden och större stråk:

1. För banor i storstadsområden ska det uppdämda behovet av åtgärder elimineras.
2. För banor i större stråk och som sammanbinder storstadsområden samt Malmbanan kommer en halvering av det uppdämda behovet att ske.
3. På övriga delar kommer det uppdämda behovet av underhållsåtgärder att öka.

Region Mitt

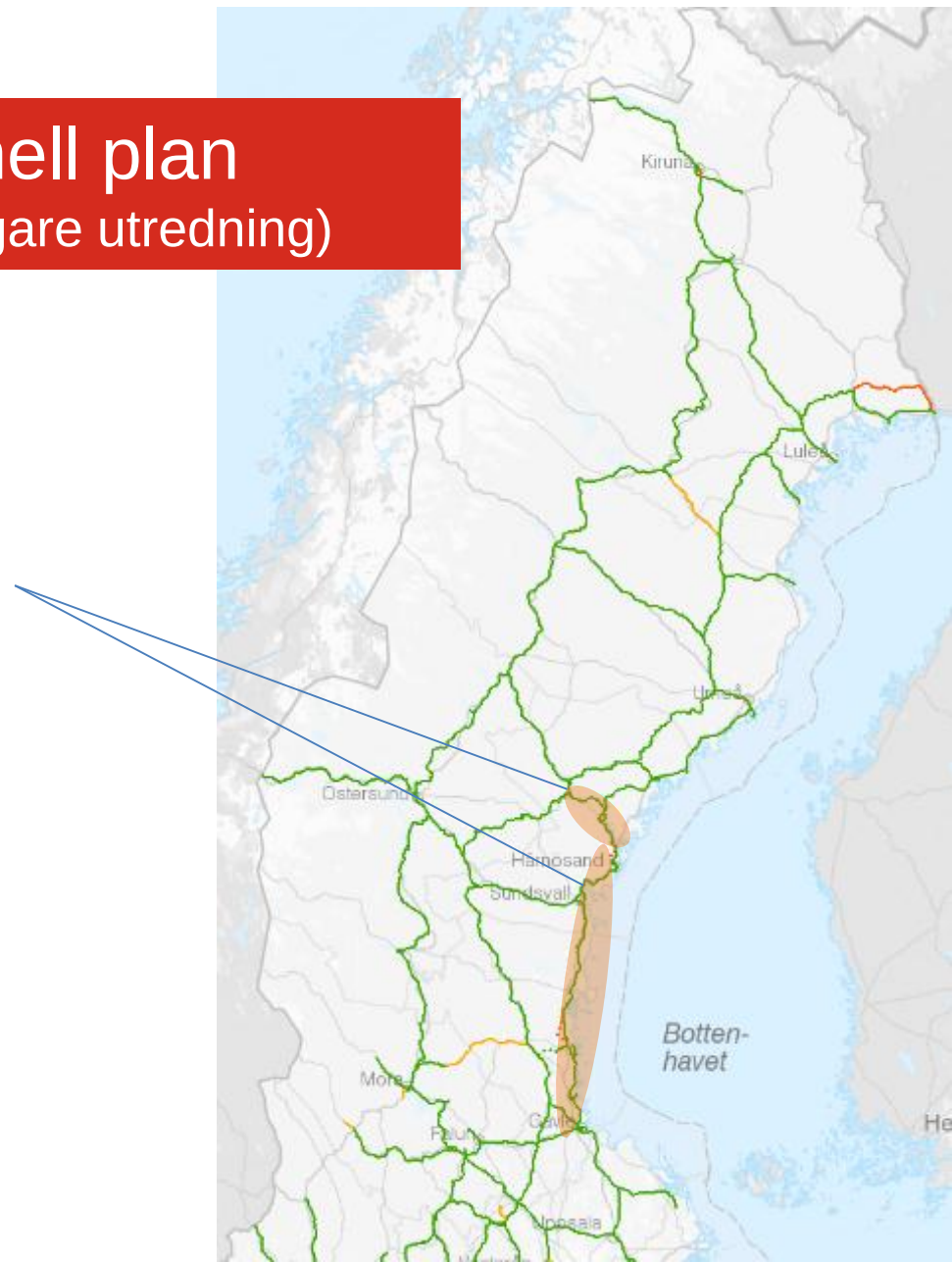
Åtgärder i Nationell plan 2014-2025

- Maland triangelspår, Sundsvall hamn
- Bergsåker triangelspår
- Sundsvalls resecentrum
- Njurunda-Sundsvall, dubbelspår
- Effektivare järnväg genom Sundsvall, bomfällning
- Gävle-Sundsvall, ökad kapacitet (mindre åtgärder)
- Söderhamn-Kilafors, tvärbana ökad kapacitet stax25
- Kilafors-Holmsveden, Stambanan, kapacitetsåtgärder
- Skutskär-Furuvik, dubbelspår
- Gävle hamn (*medfinansiering Gävle kommun*)
- Storvik-Frövi, kapacitetsåtgärder
- Sala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder



Utpekade brister i Nationell plan (brister >50 Mkr som kräver ytterligare utredning)

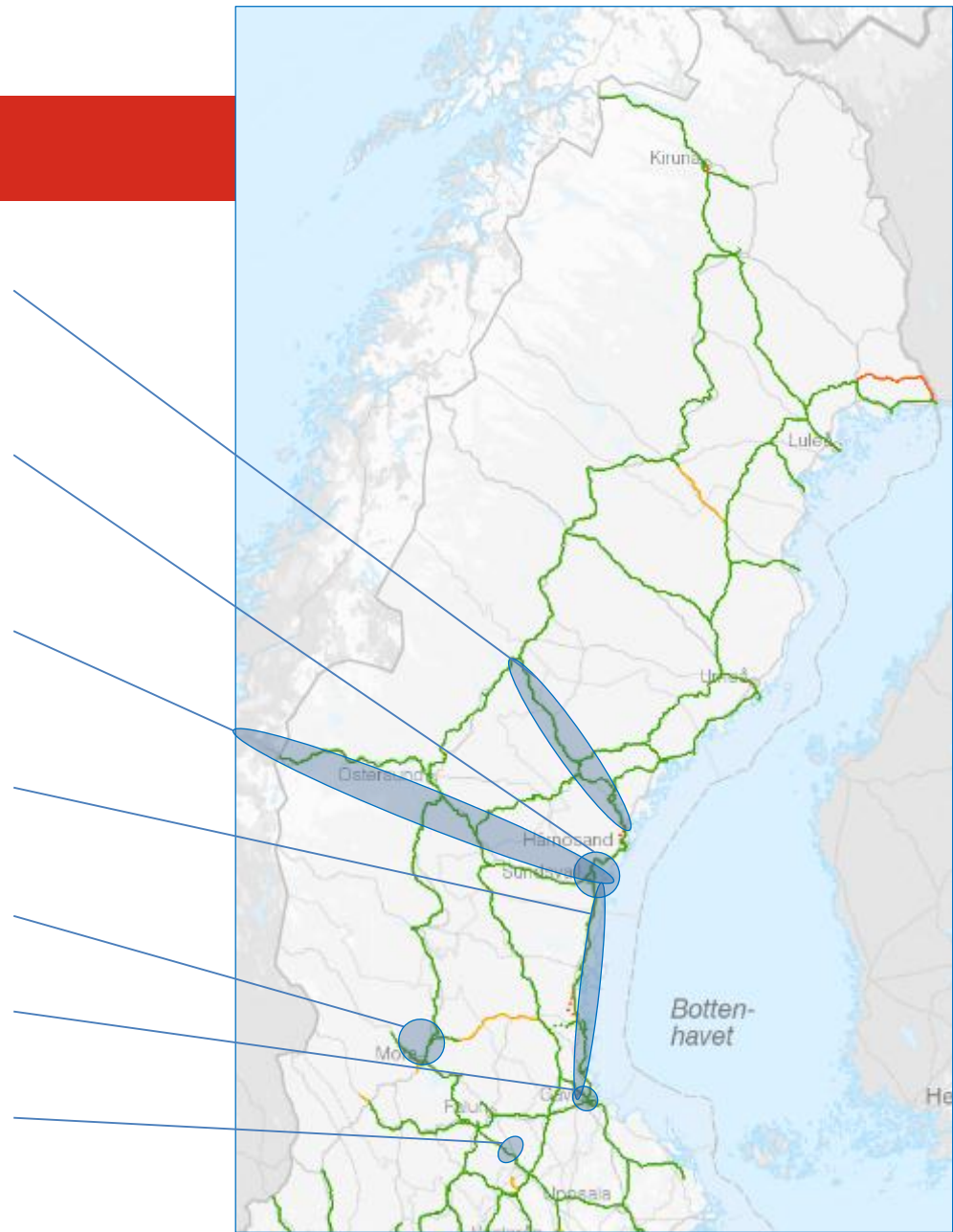
- Kuststråket Kapacitetsförstärkning Ostkustbanan och Ådalsbanan



Åtgärdsvalsstudier

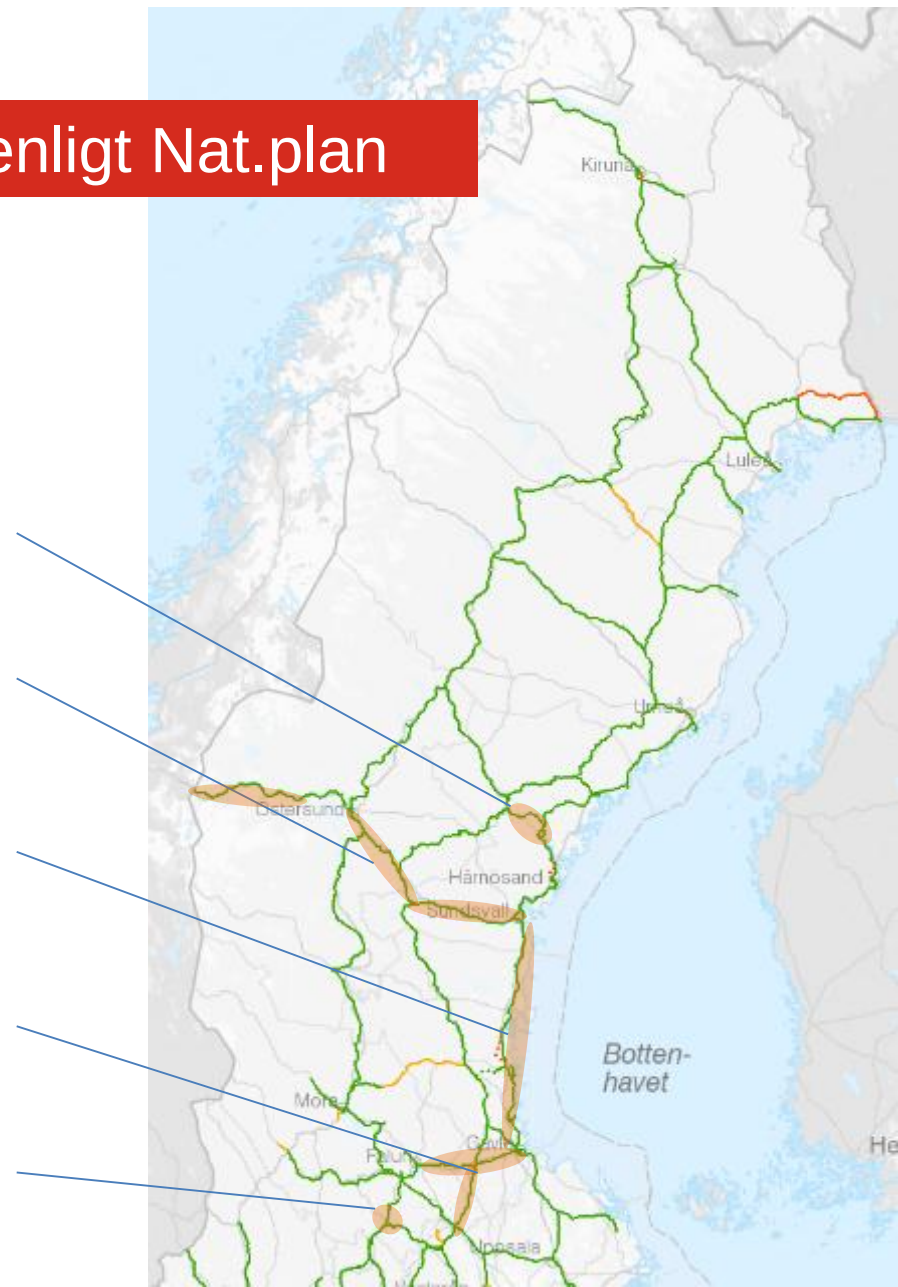
- Stråkstudie Ådalen
- Bristande tillgänglighet Sollefteå
- Gods i Sundsvallsregionen
- Persontrp Njurunda-Sundsvall
- Öst-västliga förbindelser, Sundsvall
- Stråkstudie Mittstråket
- ÅVS Ånge Bangård (*kommunalt intresse*)
- Åre spårspring
- OKB, Ökad kapacitet
- (*kartläggning OKB, utökad kapacitet jvg*)
- Logistiklösningar i NV Dalarna
- Gävle Bangård
- Gävle Västra – nya hpl?
- Resecentrum i Säter

svart=genomförda, rött=planerade



Kvarvarande brister efter 2025 enligt Nat.plan

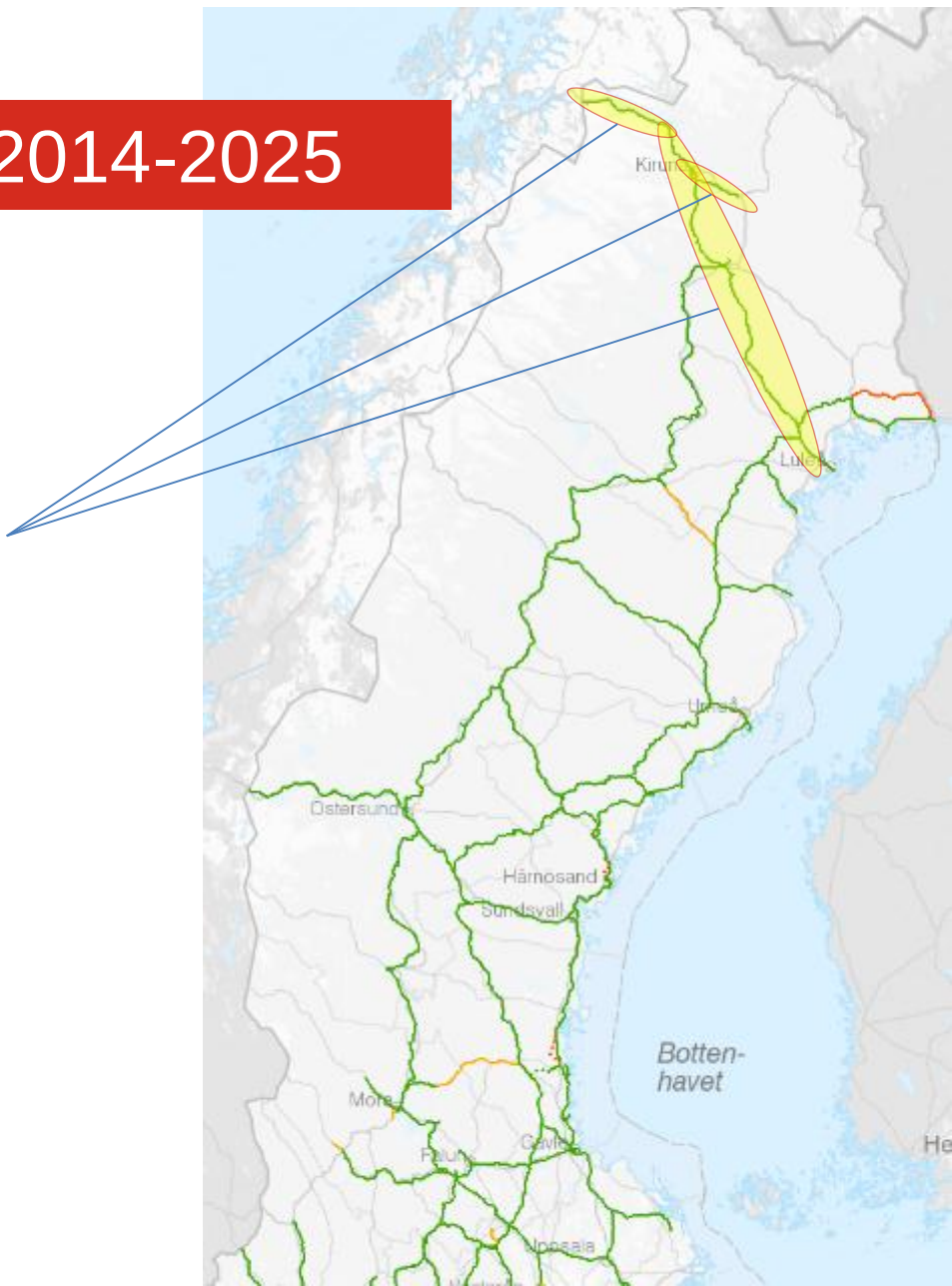
- Ådalsbanan - robusthet, användbarhet
- Mittbanan - hastighet, kapacitet/bärighet (stax25), robusthet, plankorsningar
- Ostkustbanan - kapacitet/bärighet, robusthet, tidtabellhållning
- Godsstråket Bergslagen/Bergslagsbanan - kapacitet
- Ludvika station - korsande tågrörelser



Region Nord

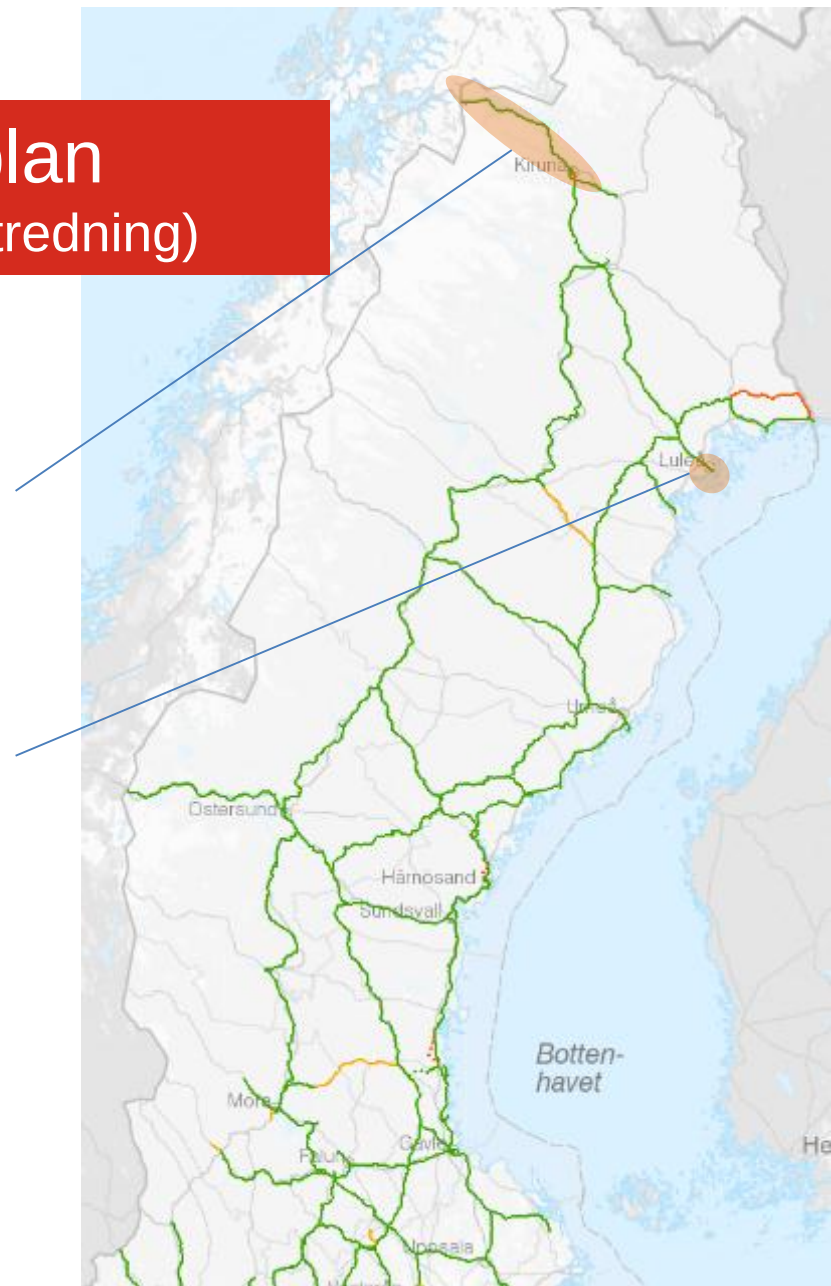
Åtgärder i Nationell plan 2014-2025

- Malmbanan, ökad kapacitet 2014-2016
- Malmbanan, bangårdsförlängningar mm 2014-2019
- ERTMS Luleå-Riksgränsen



Utpekade brister i Nationell plan (brister >50 Mkr som kräver ytterligare utredning)

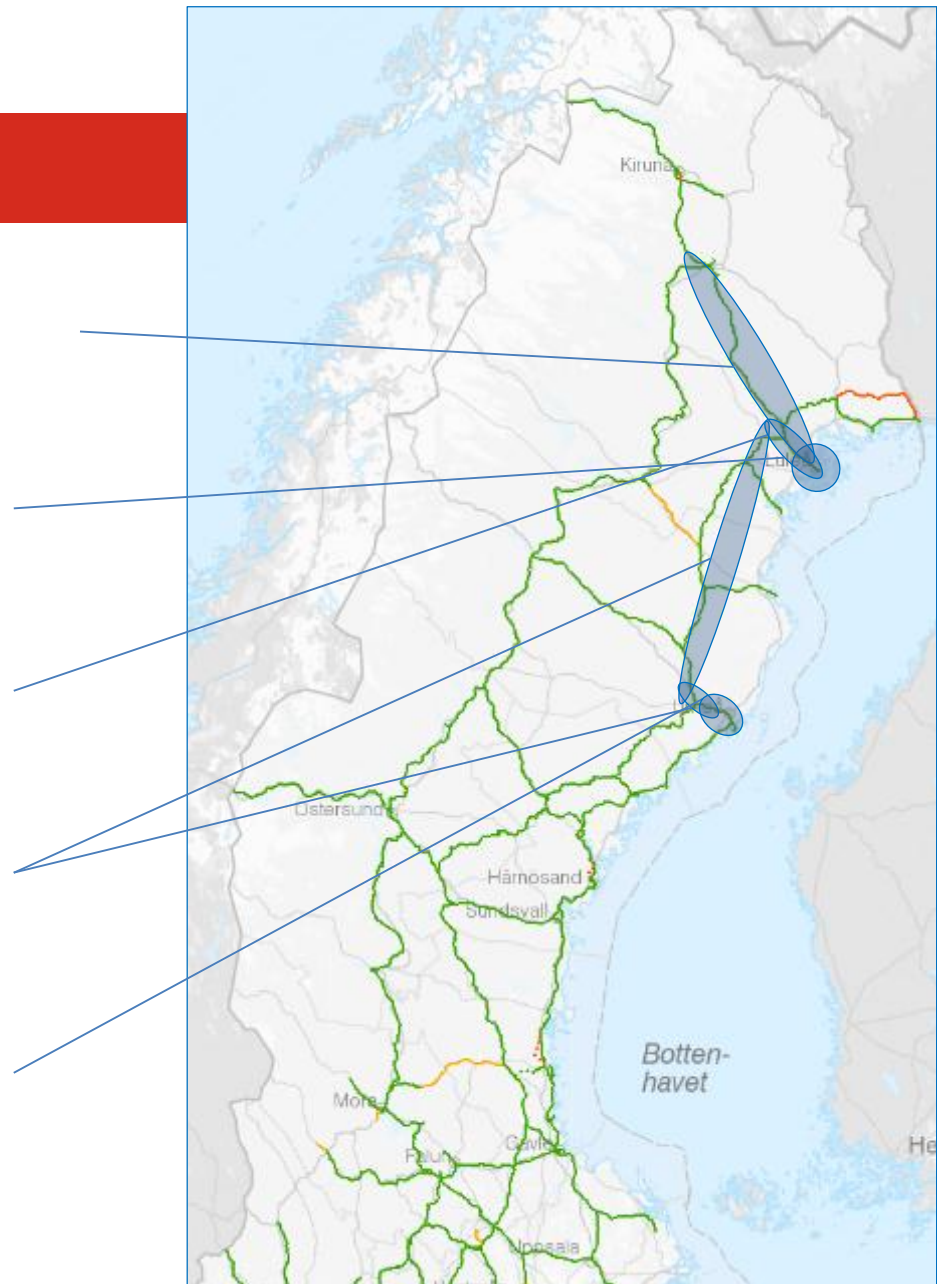
- Kapacitetsbrister på Malmbanan, speciellt sträckan Kiruna-Riksgränsen
 - Kiruna-Bergfors, dubbelspår ca 4 mil, Järnvägsplan 2015-2017
- Kapacitets och effektivitetsbrist i Luleå hamn kopplade till farleden
 - Farledsutredning 2015



Åtgärdsvalsstudier

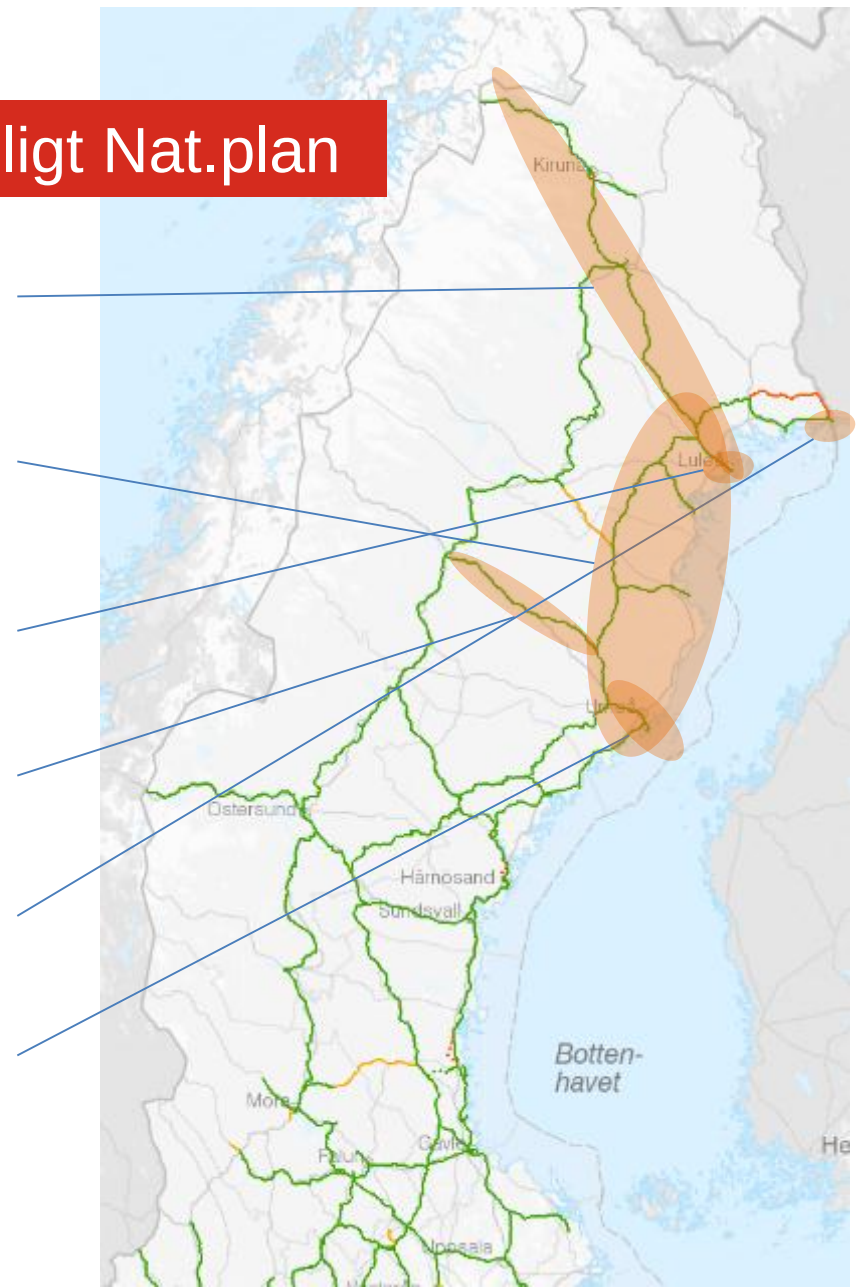
- Malmbanan STAX 32.5 ton (ej ÅVS)
 - testtransporter 2014-2015.
- Luleå bangård, resecenter och personbangård
- Luleå-Boden kapacitetshöjande och hastighetshöjande åtgärder, 2015-2016
- Umeå-Boden trimningsåtgärder för ökad kapacitet
- Stambanan Umeå C-Holmsund
 - järnvägsplan dsp Umeå-Umeå östra/Gimonäs 2016-2017 (preliminärt)

svart=pågående, rött=planerade



Kvarvarande brister efter 2025 enligt Nat.plan

- Malmbanan - kapacitet, robusthet och avsaknad av omledning, långa restider och punktlighet
- Stambanan/Norrbotniabanan - Långa restider, kapacitet, robusthet, punktlighet och avsaknad av omledning
- Luleå bangård - kapacitet persontåg, personvagnsuppställning, resecenter
- Hällnäs-Storuman - kapacitet, långa restider och plankorsningar
- Gränspassagen Haparanda-Torneå/Kemi Spårviddsskillnad, avsaknad av elektrifiering
- Stambanan Umeå-Gimonäs - kapacitet, punktlighet och tidtabellhållning
- Stationsmiljöer och tillgänglighetsanpassning



utvecklingssatsningar Region Mitt

Utvecklingsambitioner

- Kusten (Gävleborg/Västernorrland)
 - Utveckla stråket Gävle-Sundsvall-Härnösand (dubbelspår OKB)
 - Idéer i "den attraktiva regionen" (ortsstruktur, etc.)
 - Idéer om nya stationslägen Härnösand-Kramfors
 - Samordning fysisk planering skett i "samordnad planering OKB"
 - Effektivare järnväg genom Sundsvall



Utvecklingsambitioner

- Dalarna
 - Tillväxtnod Falun-Borlänge
 - Förbättrad järnväg Borlänge-Mälardalen (Dalabanan)
 - Tidigare avtal om medfinansiering
- Jämtland:
 - Tillväxtområde Östersund-Krokom-Åre med kopplingar mot Norge/Trøndelag
 - Restider Sundsvall-Östersund-Trondheim
 - Önskan om kombiterminal runt Östersund



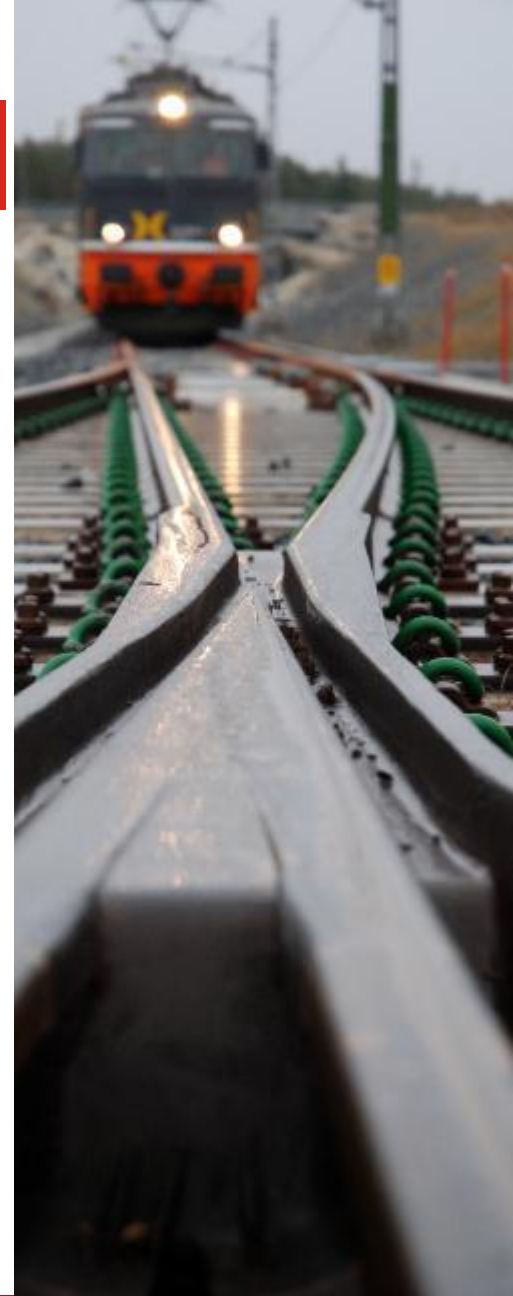
Utvecklingsmöjligheter

- Ortsutveckling parallellt med infrastruktur
- Samverkan regionalt nödvändigt
- Stark, tung industri – behov av fungerande transporter
 - Skogsindustrin ofta tvärgående förbindelser
- Omogen besöksnäring utanför skidorterna ofta små företag utan stor ekonomisk kraft



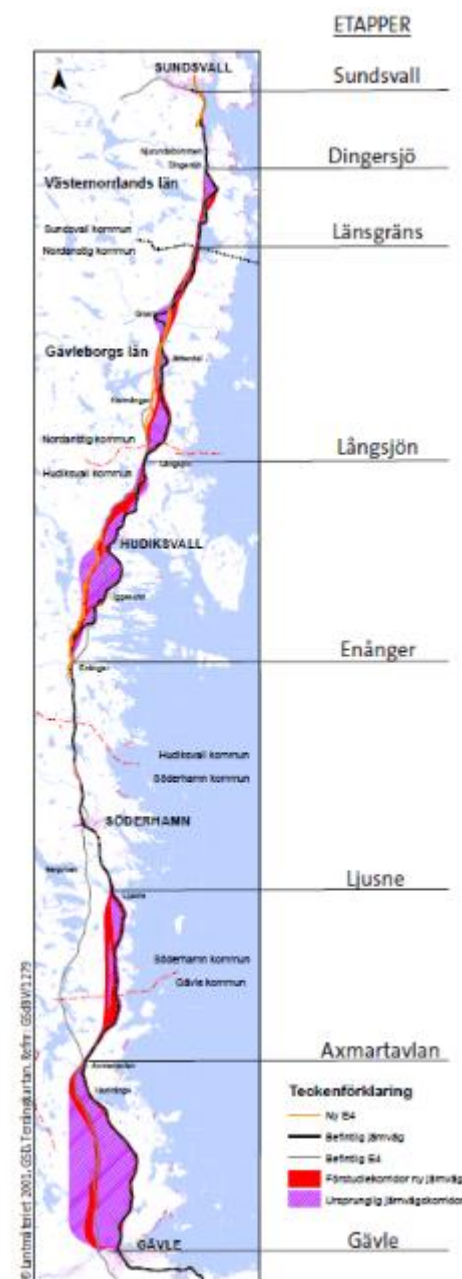
Ostkustbanan idag

- Enkelspår
 - Kapacitetsbrister - väntetider vid möten
 - Restiden har *ökat* senaste 15 åren p.g.a. ökad trafik
 - Klarar inte förväntade flöden efter 2020, ihop med korta restider och punktlighet
 - Sårbart för störningar
 - Följdeffekter vid förseningar
 - Återställningsförmåga
- Bärighetsbrister
- Dubbelspår behövs för full effekt av satsningar norrut



Ostkustbanan, dubbelspår (förstudie)

- Ca 20 mil lång, ett par mil kortare än i dag
 - 10 stationer
 - Förkortar restiden Gävle-Sundsvall till ca 90 minuter d.v.s. ca halva tiden jämfört med idag
 - Etappvis utbyggnad, prioriterade sträckor
 - anslutning i Sundsvall
 - anslutning Gävle
 - förbi Hudiksvall
- ❑ Kostnad i storleksordningen
- Gävle-Sundsvall 30 mdr kr
 - Sundsvall-Härnösand 6-7 mdr kr



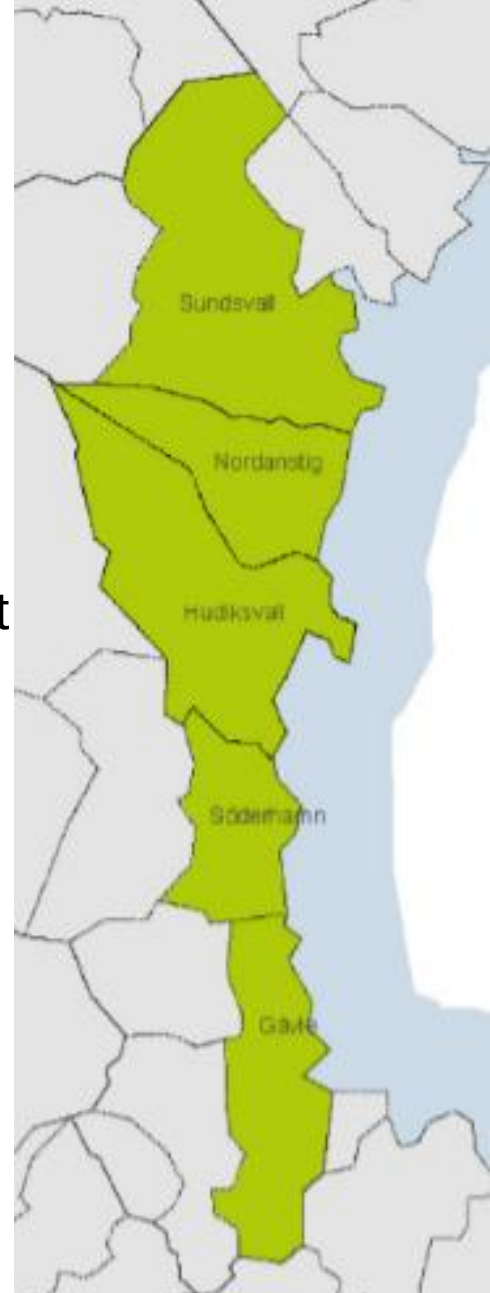
Samordnad planering

- Samverkan mellan fem kommuner, två planupprättare (län) och Trafikverket (Region Mitt)
- Kommunernas översiktsplanering samordnas med Trafikverkets planering över kommungränserna. Arbetet färdigställdes 2014 (del 1)
- 2015 och 2016 genomförs del 2 av den Samordnade Planeringen
 - Del 1 kvalitetssäkras beträffande måluppfyllelse, kostnadsberäkningar och påbörjad MKB



Samordnad planering

- De 11 etappernas utbyggnadsordning prioriteras gemensamt av parterna utifrån samhällsekonomisk och regional utvecklingspotential
- Dokument för respektive etapp för Trafikverket beslut om bortval av korridorer/annan förändring av korridorbredd eller läge
- Mål; ”En järnvägskorridor mellan Gävle och Sundsvall”
- Uppstart samordnad planering del 3, Sundsvall-Härnösand, 2015



Den attraktiva regionen – FA Hudiksvall

- Hur kan vinnare och förlorare vid olika dragningar av OKB hitta förhållningssätt som innebär att alla aktörer kan hitta motiv till att medverka fullt ut?
- Baseras på ett *samordnat planeringsarbete* mellan staten och kommunerna för dubbelspår på Ostkustbanan Gävle - Sundsvall
- Berörda kommuner ska ha *en aktuell översiktsplan* som omfattar järnvägen samt därtill ett samlat planeringsdokument för hela den regionala sträckningen.
- *En järnvägskorridor* kvarstår så inte osäkerheter lägger en död hand på den kommunala planeringen



Exemplet "Den attraktiva regionen"

Tankar/slutsatser

- Gemensamt målbildsarbete
 - Ömsesidigt utbyte
- Samverkan
 - Skapa trovärdiga samverkansformer
 - Värdeskapande förhandlingar
- Ortsstruktur och infrastruktur
 - Urbaniseringstrend – orter ska fungera ihop
 - Platsbundna värden
 - Att nyttja tillgänglighet
 - Att skapa tillgänglighet



Region Nord

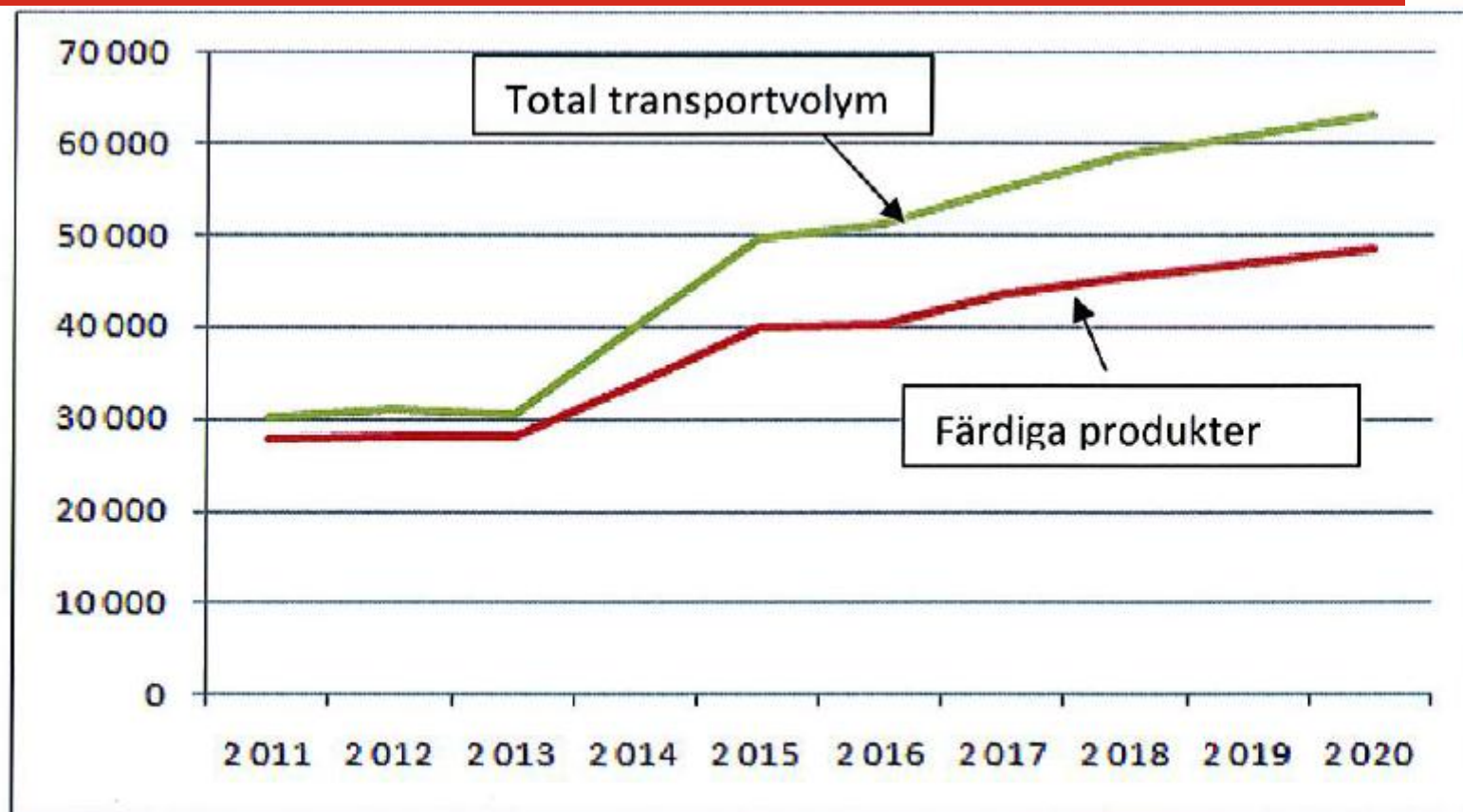
**Malmbanan
Dubbelspår Kiruna-
Riksgränsen**

ÅVS 2015-02-24



TRAFIKVERKET

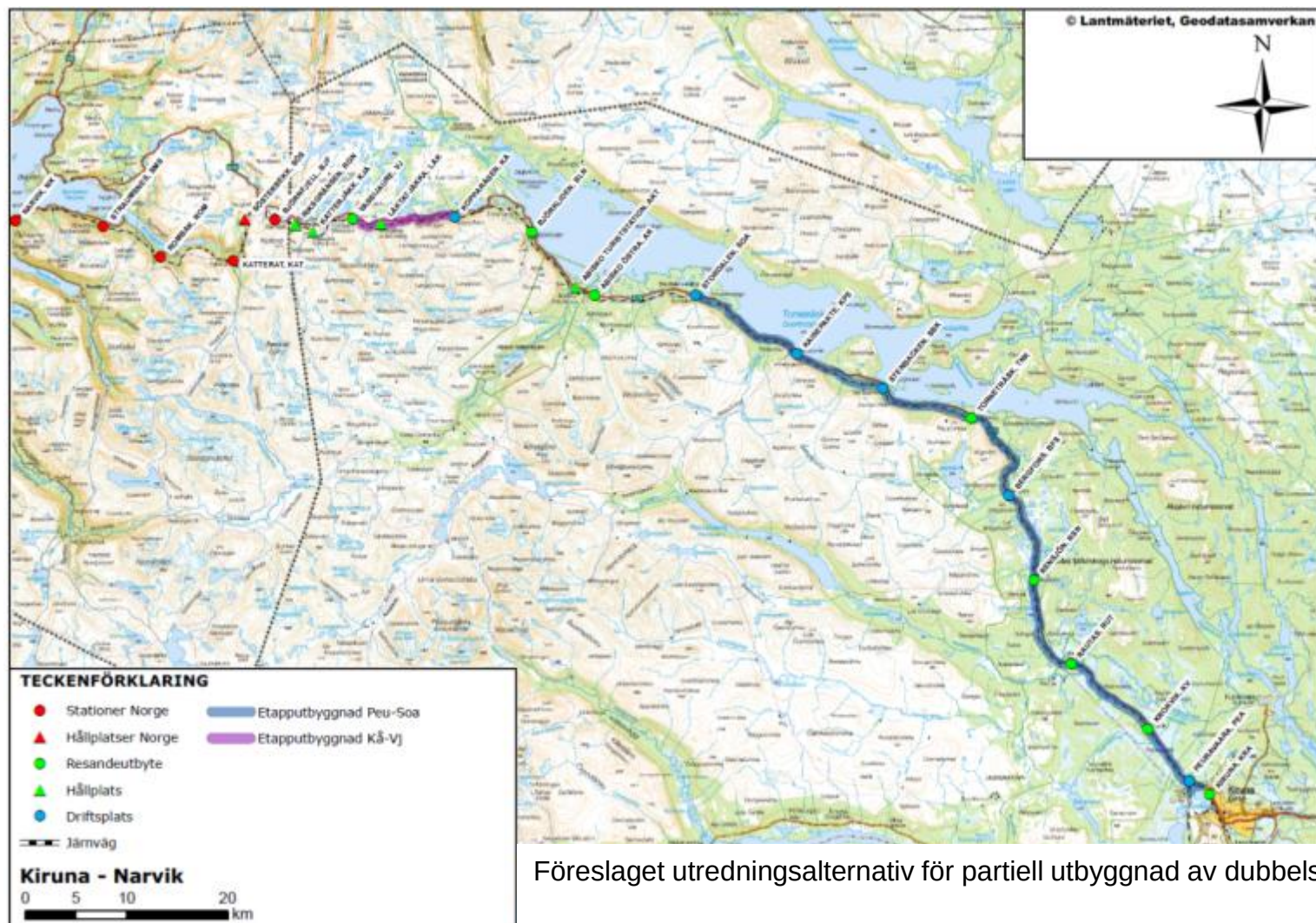
Malmbanan



LKABs totala transport volym på malmbanan inkl interna transporter samt LKABs järnvägs-transporter av färdiga produkter till utskeppningshamnarna i Luleå och Narvik i tusen ton per år.

Källa: Brev från LKABs VD Lars-Eric Aaro, 2011-02-28

Malmbanan Dubbelspårs etapp Kiruna-Narvik

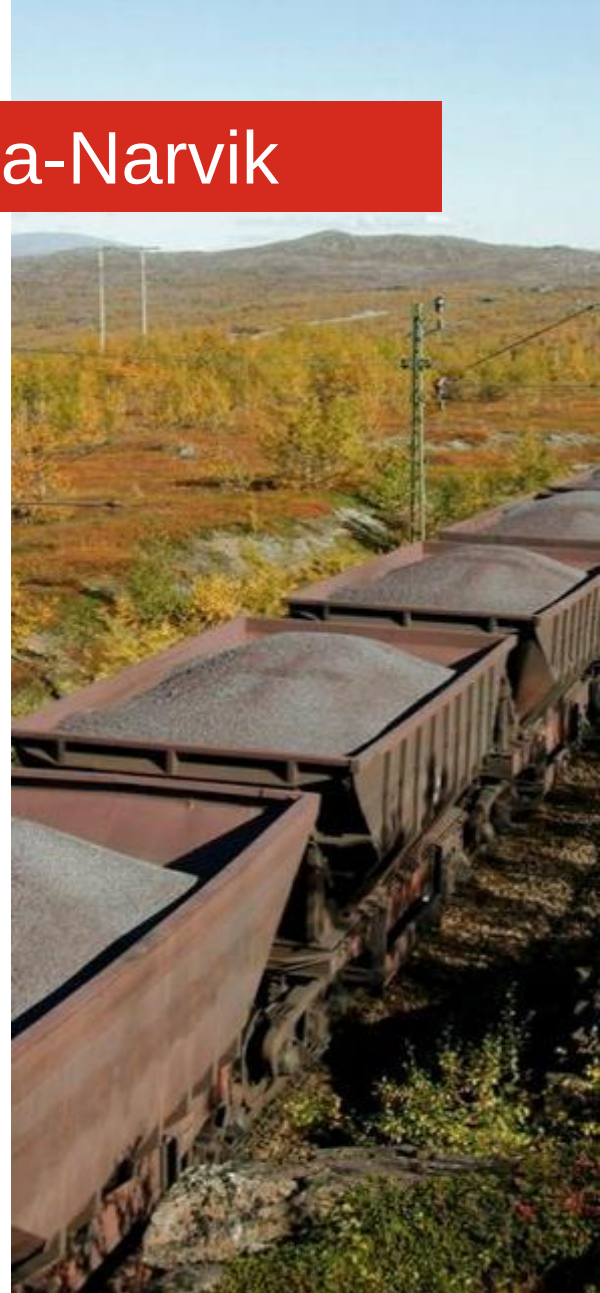


Föreslaget utredningsalternativ för partiell utbyggnad av dubbelspår (Uaa).

Malmbanan Dubbelspår etapp Kiruna-Narvik

- UAa är det utbyggnadsalternativ som bör ligga till grund för fortsatt arbete
 - Ca 86km dubbelspår sträckorna Peuravaara-Stordalen samt Kopparåsen-Vassijaure
 - Kostnad ca 6,2 mdr kr, +- 20-30%. Ingen komplett analys enligt Successivmetoden är genomförd.

Alternativet har högst måluppfyllelse



Malmbanan Dubbelspår etapp Kiruna-Narvik

Den samlade effektbedömningen visar på hög lönsamhet för projektet

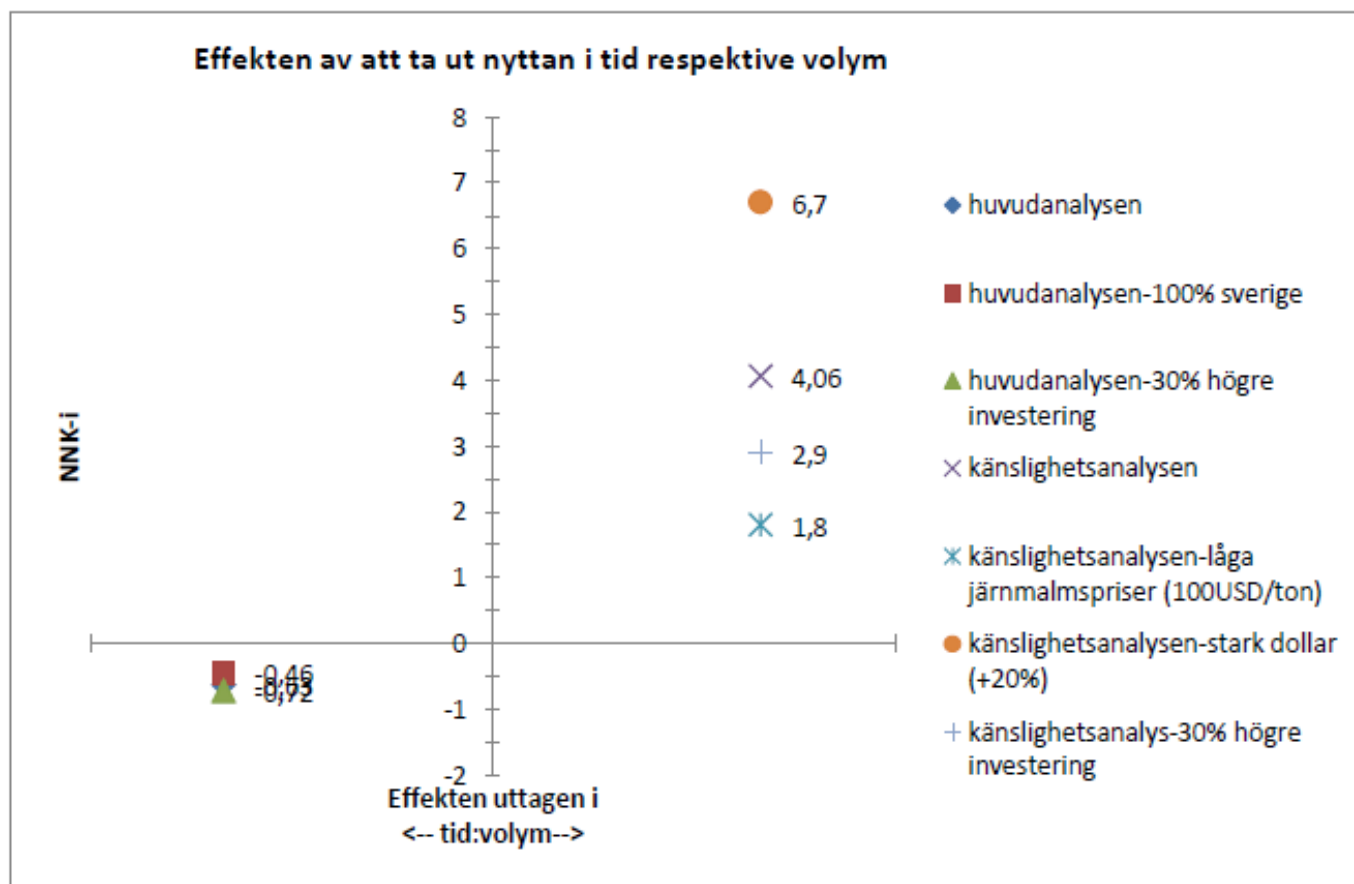
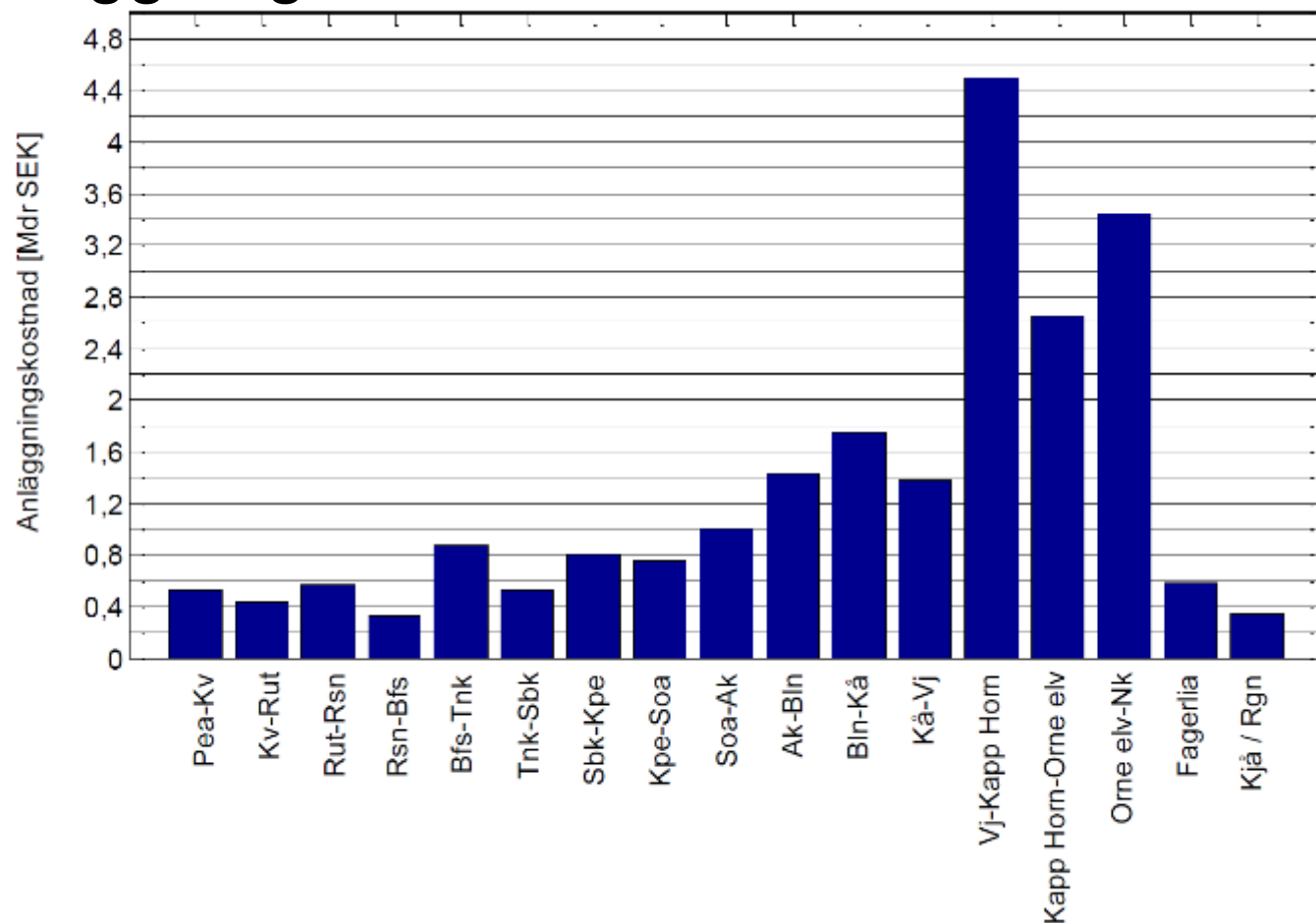


Diagram 1-NNK beroende på om nyttorna tas ut som tidsvinster eller tillkommande volymer

Malmbanan Dubbelspår etapp Kiruna-Narvik

Anläggningskostnader



Figur 4.5.2.8 anläggningskostnader som nyttjats i kapacitetsanalyserna

Malmbanan Dubbelspår etapp Kiruna-Narvik

Fortsatt planering

- Utpekad brist i Nationella planen
- Norge har gjort en förstudie på dubbelspår
- April 2014 redovisades en utredning om finansiering till Svenska och Norska departementen.
- Järnvägsplaner för sträckan Kiruna-Bergfors (ca 4 mil) påbörjade och genomförs 2015-2017
- Trafikverket har ansökt om CEF (TEN-T) medel för järnvägsplanerna, regeringen har tagit beslut om att tillstyrka ansökan och EU kommissionens beslut väntas tidigast i sommar.



Norrbotniabanan – en del av helheten



Varför behövs Norrbotniabanan?

- Viktig del i Botniska korridoren
 - Den binder samman det naturresursrika norra Europa med de mest befolkningstäta marknaderna inom EU
- Stambanan räcker inte till
 - Kapacitetsbrist
 - Känslig för störningar pga enkelspår
- Väl fungerande järnvägsinfrastruktur krävs för det expanderande näringslivet.
 - Kostnader för godstransporter är pga. Transporthandikappet högre längs stråket än i övriga landet.
 - Leveranssäkerheten är låg, omledningsmöjlighet saknas
 - Ökande turismnäring leder till krav på ökad tillgänglighet.
- Järnväg saknas vid kusten trots att 60 % av befolkningen bor där. Kuststråket i övre Norrland har befolkningstäthet motsvarande huvudstråken i övriga landet och dessutom högre täthet med stora industrier.



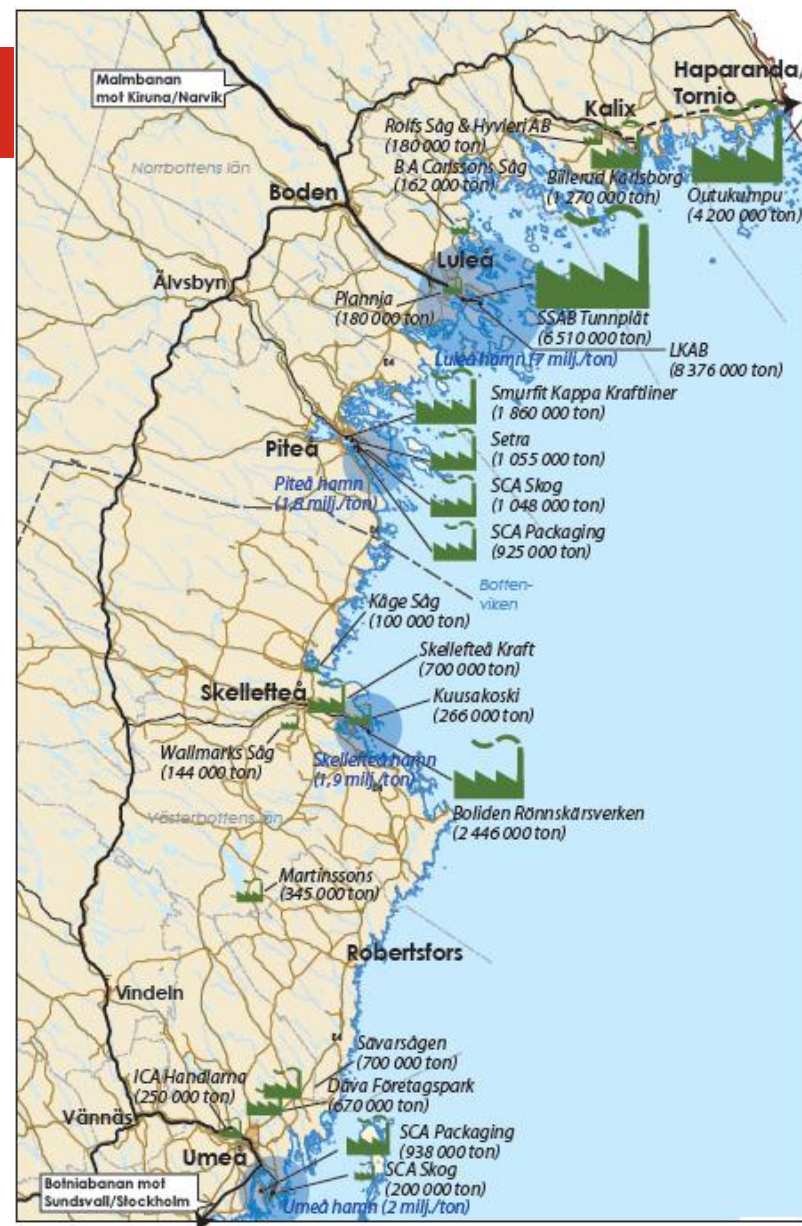
Vad ger Norrbotniabanan?

- Sänker industrins transportkostnader med 30 %
- Kapaciteten i stråket ökar med minst 100 % och leveranssäkerheten ökar eftersom Norrbotniabanan möjliggör omledning
- Restiderna halveras
- Regionförstoring; Luleå "storregion" ökar från 167 000 till 205 000 invånare, Umeå "storregion" ökar från 145 000 till 243 000 invånare.
- Ger förutsättningar för ett ekologiskt hållbart samhälle



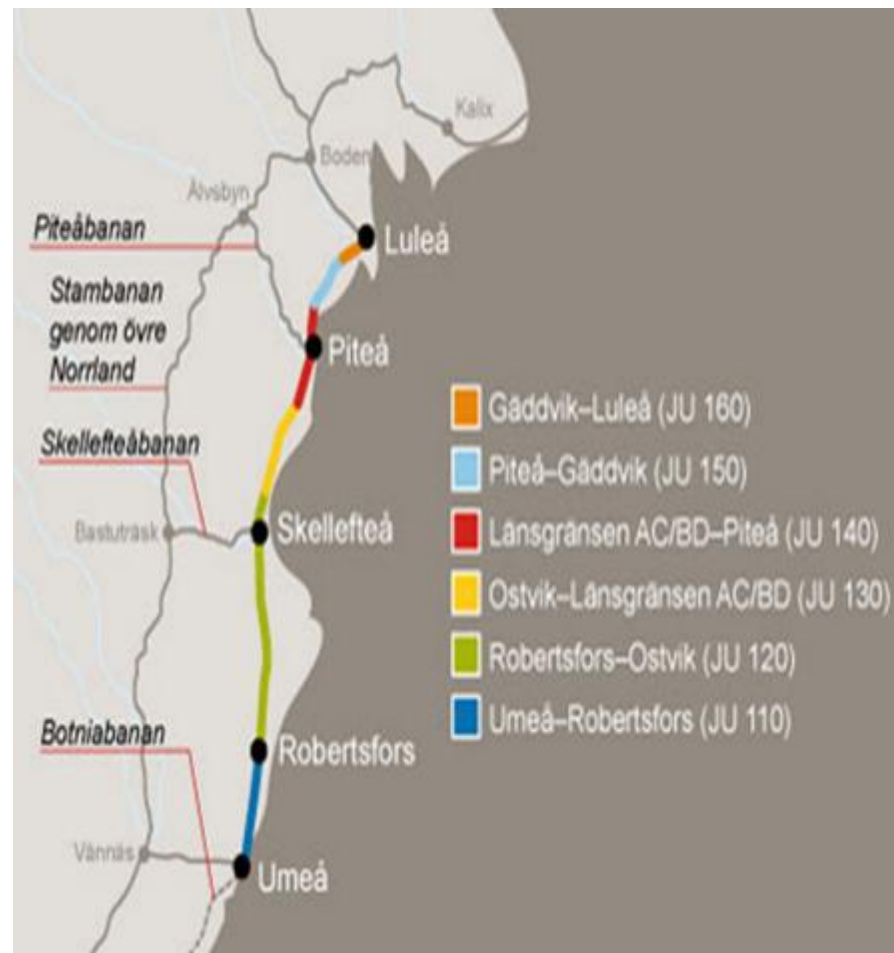
Industrins förväntningar

- Högre kapacitet
- Tyngre och längre tåg
- Leveranssäkerhet



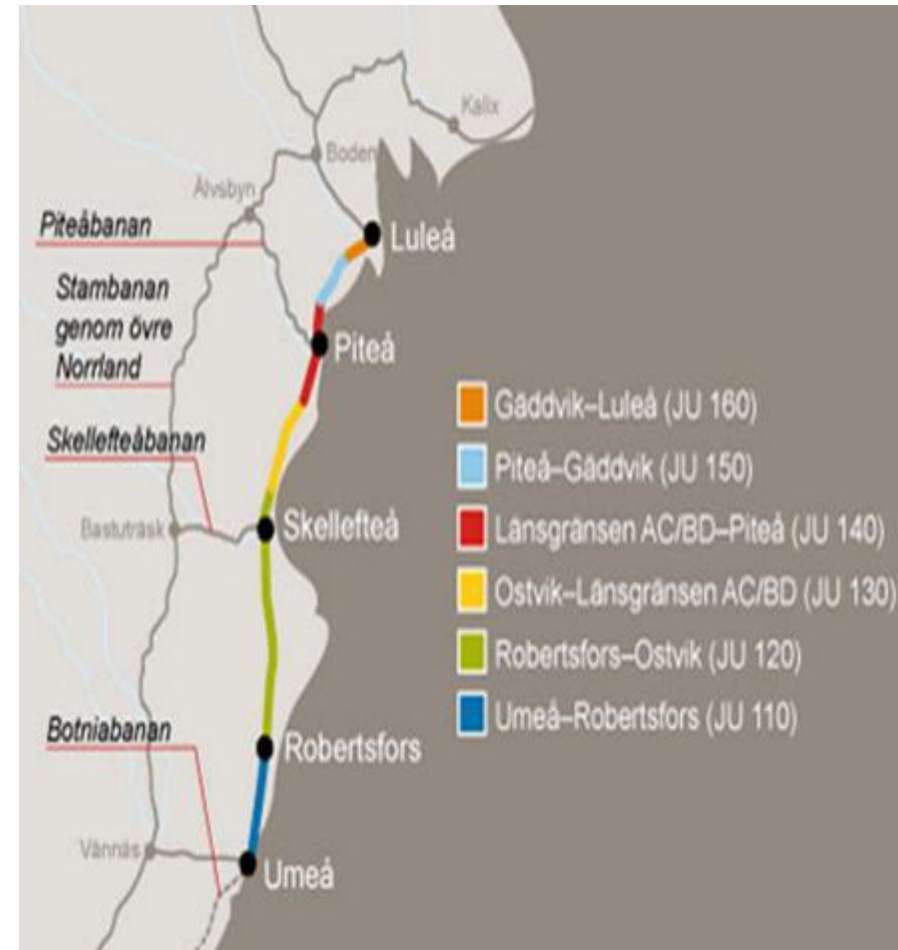
Norrbotniabanan

- Norrbotniabanan blir en 27 mil lång järnväg mellan Umeå och Luleå.
- Järnvägsutredningarna för hela sträckan är klara och beslutade.
- Kostnaden för hela Norrbotniabanan, Umeå-Luleå är beräknad till 30,0 (±4.8) mdr kronor i prisnivå 2013-06.
- SEB/SEK under uppdatering, klar juni 2015
- Nuvarande regering uttalade i BP 2015 att *Regeringen avser inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå.*



Norrbotniabanan

- En första etapp är Umeå-Skellefteå (13 mil)
 - En CEF ansökan för framttagande av järnvägsplaner är inlämnad till EU och Regeringen stöttar ansökan
 - Budget 22 M€ varav 10 M€ CEF
 - Länsplan: BD 80 Mkr och AC 80 Mkr
 - Beslut väntas tidigast i sommar
- Kostnaden för sträckan Umeå-Skellefteå är beräknad till 10,4 ($\pm$ 1,7) mdr kronor i prisnivå 2013-06.



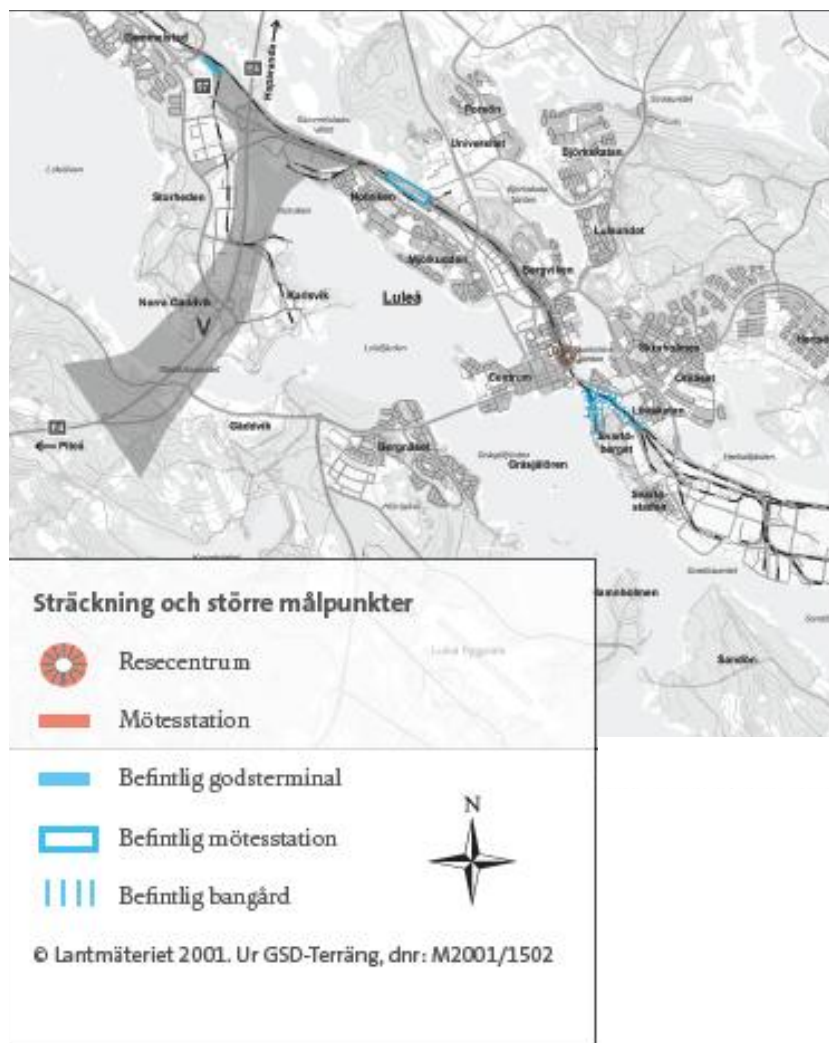
Kollektivtrafiklösningar, stationslägen (och dragning genom tätort)

- Resecentrum vid befintliga spåranläggningar:
 - Skellefteå, Piteå, Luleå
- Regionaltågsstationer:
 - Ersboda, Sävar, Robertsfors, Ånäset, Bureå, Kåge/Ersmark, Byske, Norrfjärden, Antnäs/Alvik

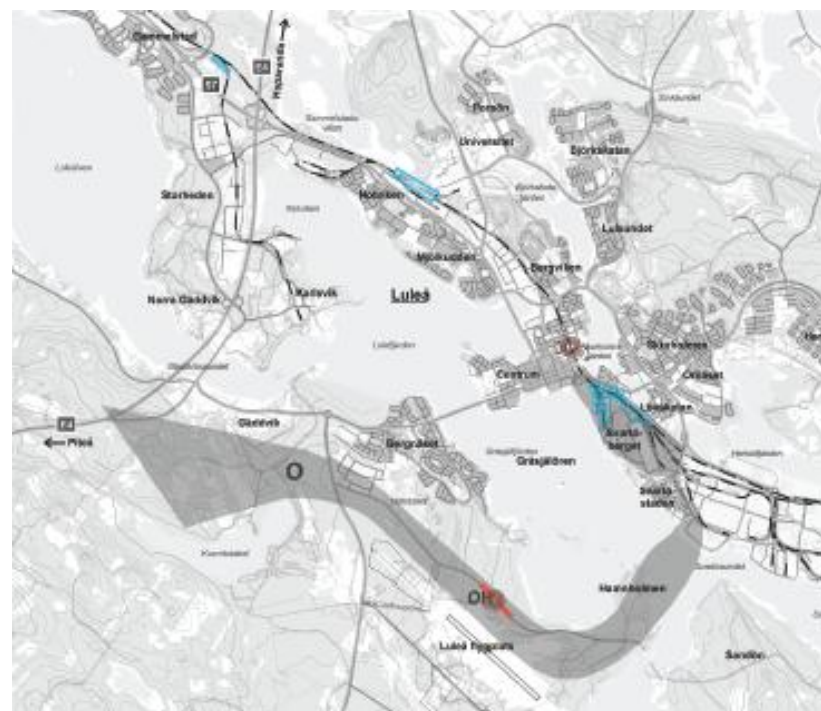
Resecentrum Skellefteå och Piteå



Resecentrum Luleå

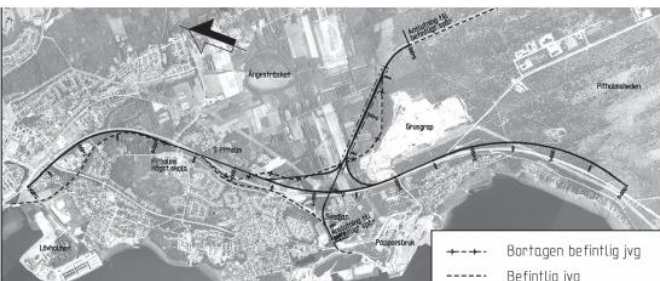


Två kvarstående korridorer
Befintliga anslutningar till Luleå
bangård, station i Notvikén samt
kombiterminal nyttjas



Ny godsbangård Pitholm

Ny godsbangård frilägger områden i centrala Piteå



Större cykellösning anslutning till stationslägen

- Resecentrumplaneringen hanterar anslutningar för GC och passager.
 - Anslutningarna avser cykelparkeringar vars placering ligger strategiskt i förhållande till befintliga alt planerade vägar GC-vägar och sociala samband.

Avtal och avsiktsförklaringar

- 2008 Avsiktsförklaring JU-skedet
 - Samarbetet mellan parterna och målsättning för Järnvägsutredningsskedet
 - Omfattade även skrivning om intentioner om att finna samfinansieringslösning för det framtida genomförandet (i huvudsak planering och byggkostnader för delar som avsåg egna verksamheten eller i anslutning till egna verksamheten. Exempelvis resecentrum, parkeringar, anslutningsvägar etc.)
- 2009 Avtal färdigställande av Järnvägsutredningar
 - Norrbotniabanan AB medfinansierade slutförandet av JU 110 och JU 150 med 5 milj kr
- 2009 Avsiktsförklaring medfinansiering och förskottering JP Skellefteå-Piteå
 - Norrbotniabanan AB erbjöd sig att finansiera 20 % av kostnaden för järnvägsplaner Skellefteå-Piteå och förskottera resterande del.
 - Avsiktsförklaringens giltighet förföll i och med att NBB ej ingick i planen 2010-2021

Avtal och avsiktsförklaringar

- 2012 Redovisning till ND av regeringsuppdrag järnväg Skellefteå-Piteå

Norrbotniabanan AB inkom med principiellt erbjudande om medfinansiering omfattande:

- medfinansiering om 20 % och förskotterande av resterande del av JP etapp 1.
 - Ansvar för byggande av resecentra och andra kommunala följdåtgärder.
 - En direkt finansiell medverkan i investeringen av järnvägen (exempelvis finansiering av årlig driftskostnad)
- 2012 Avsiktsförklaring inför fortsatt planering
 - Umeå kommun förklarade sin avsikt att om en östlig sträckning norr om Umeå valdes i JU 110 så är man villig att utifrån listade nyttor och investeringar utgöra kommunens insats motsvarande storleksordningen 50 milj. kr

Avtal och avsiktsförklaringar

- Diskussion fördes mellan Nordiska investeringsbanken, Norrbotniabanan AB och Banverket

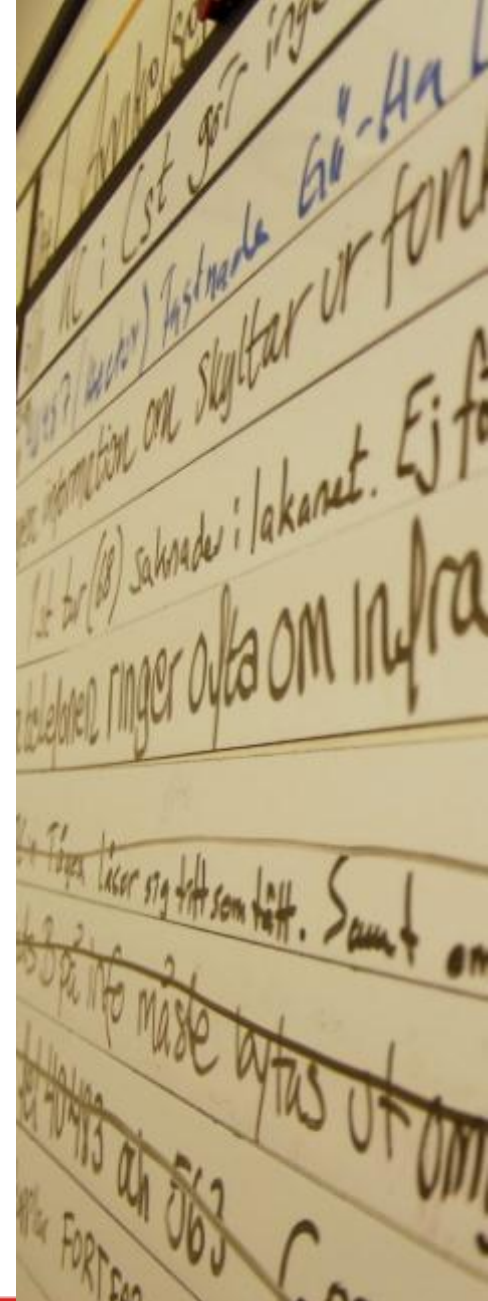
Den tänkbara Modellen byggde på en förskotteringslösning där Norrbotniabanan AB:

- Upptar ett lån från Nordiska investeringsbanken.
- Förskottsfinansierar återstående projektering och byggande av banan.
- Hyr ut banan till (dåvarande) Banverket
- Återbetalar lånet till Nordiska investeringsbanken

Teoretisk tidplan

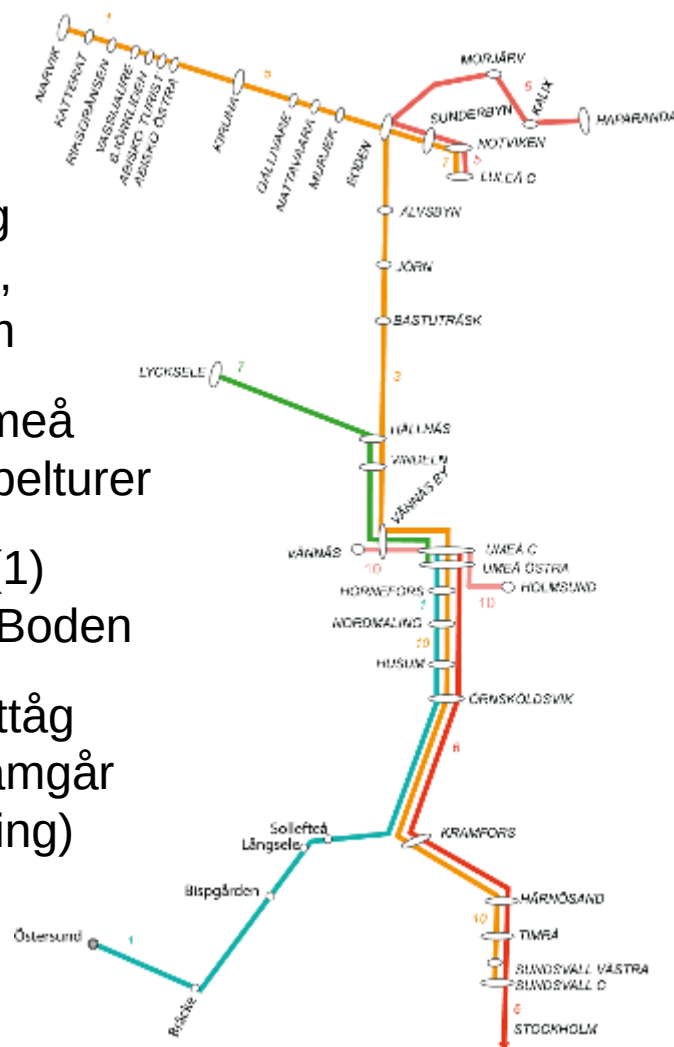
Tidplan

- Förutsättning utifrån att vi utreder Umeå-Skellefteå enligt CEF-ansökan
- Utifrån att vi får byggstartsbeslut för Umeå-Skellefteå 2018 (och i plan)
- Resterande del Skellefteå-Luleå i plan 2018-2029

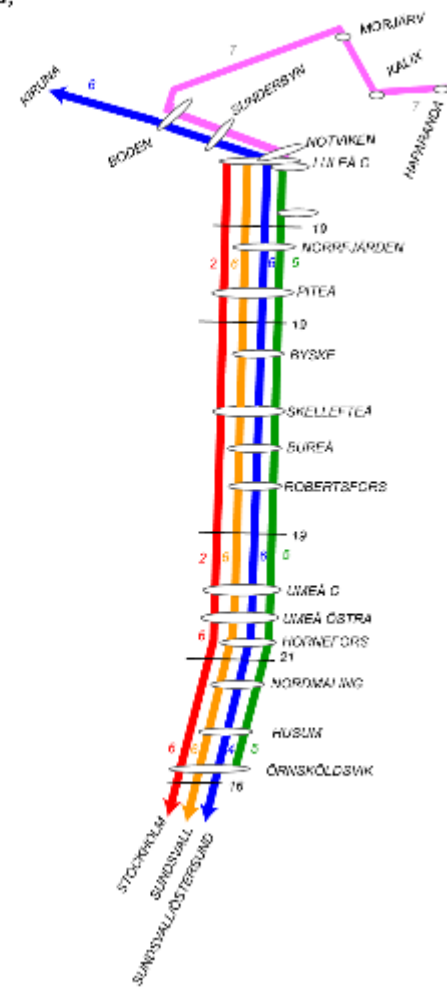


Trafikering 2030 utan och med Norrbotniabanan

- Samma antal tåg Umeå-Sundsvall, Umeå-Stockholm
- Ökning Luleå-Umeå från 3 till 19 dubbelturer
- Ökning med en (1) dubbeltur Luleå-Boden
- Minskning av nattåg Luleå-Boden (framgår ej av bild, halvering)



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



Kapacitetssituationen på befintliga stationer, anslutande linjer, depåer och verkstäder

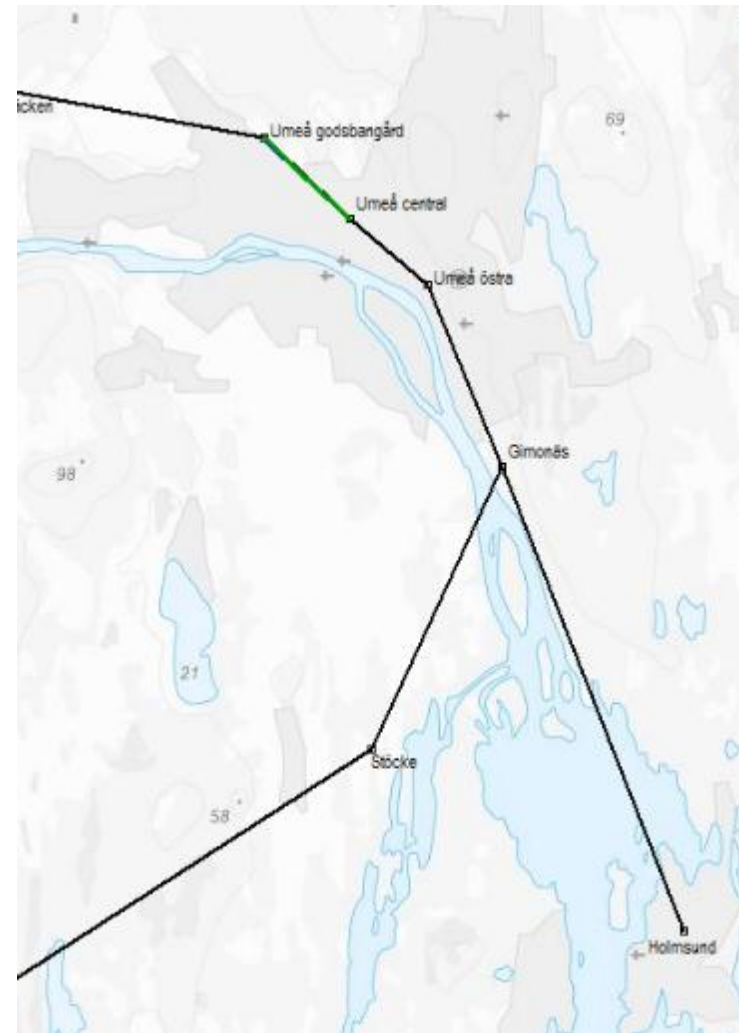
- Luleå-Boden, kapacitetsbehov
- Luleå bangård
- Piteå godsbangård (ingår i NBB)
- Skellefteåbanan, upprustning/mötesstation (ingår i delprojektet Umeå-Skellefteå)
- Umeå-Gimonäs, kapacitetsbehov
- Marginell generering av ytterligare tåg söderut (Ådalsbanan och OKB)

Luleå bangård, nytt resecenter och persontågsbangård

- Brist: Endast två plattformsspår, personvagnsuppställning ineffektiv samt kapacitetsbrist.
- Behov redan idag men även koppling till Norrbotniabanan
- ÅVS pågår -under färdigställande
- Omfattar nytt resecenter (Trafikverkets del), plattformar, plattforms- och gc-tunnel, planskild korsning samt ny personvagnsuppställning
- Kostnad, totalt ca 700 milj. kr i prisnivå 2013-06
- SEB/SEK skickas för slutgranskning i närtid
- Preliminärt Nettonuvärde 141 milj. kr, NNK 0,17
- Medfinansiering är aktuell (Luleå kommun) men förhandling har ej startat

Umeå-Gimonäs, dubbelspår

- Brist: Umeå C-Gimonäs en flaskhals – upp till 103 tåg/vardagsmedeldygn 2030
- ÅVS pågår och färdigställs under 2015
- Preliminär omfattning i huvudsak är dubbelspårsfunktion Umeå godsbangård-Umeå C (spår finns), nytt dubbelspår Umeå C-Gimonäs
- Preliminär kostnadsbedömning om ca 800-900 milj. kr
- SEK/SEB är ej framtaget i dagsläget



Avslutning och sammanfattning

- Befolkningsutveckling med fåtal starka **tillväxtnoder** och **långa avstånd** däremellan innebär att en stark regional samverkan är nödvändig!
 - **Industrins transportbehov** ställer högre krav på transportsystemet, både ifråga om kvalitet, kapacitet och leveransfrekvens och leveransprecision!
- ☐ Detta kräver ett väl underhållet och utbyggt järnvägssystem!
- Utveckling av järnvägssystemet och dess effekter för norra Sverige bör utredas ur ett systemperspektiv