

Affärsplan Norrbotniabanan

Idéskisser till genomförandemodell och finansiering

2009-12-01



Beställare

Gusten Granström

Norrbotniabanan AB

Konsulter

Railize International AB
Kungsholmsgatan 21
112 27 Stockholm
Telefon: 08-651 18 40

Anders Lundberg
John Fridlund
Martin Sandberg
Robert Sommar
Jennifer Warg
Peter Roming
Gunnar Malm
Per-Håkan Westin
Irja Lööv
Henrik Edwards
Lis-Mari Ljunggren
Malvina Lilja

Utredningsledare
Expertkonsult planering - och järnvägsteknik
Utredningsledning persontrafik
Expertkonsult
Konsult kapacitetsanalyser
Expertkonsult persontrafikprognoser
Sakkunnig
Underkonsult exploatering och stadsutveckling
Underkonsult marknad och logistik
Underkonsult godsmarknad
Underkonsult godsmarknad
Konsult/projektassistent

Rapporten är skriven av Railize International AB, hösten 2009

Bild på framsidan: Green Cargo vintertåg. Källa: Green Cargo foto taget av Peter Lydén

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Sammanfattning & slutsatser	4
1.1. Projektstatus.....	4
2. Inledning	11
2.1. Bakgrund	11
2.2. Banverkets planeringsprocess.....	13
2.3. utan Norrbotniabanan	14
2.4. Järnvägsbeskrivning med Norrbotniabanan	16
2.5. En strukturomvandling i norra Sverige	16
2.6. Målbild.....	17
2.7. Fortsatt arbete	19
3. Godstransporter.....	21
3.1. Godstransporter utan Norrbotniabanan	21
3.2. Godstransporter med Norrbotniabanan	23
3.3. Marknadsanalys	23
3.4. Samhällsekonomi.....	27
3.5. Fortsatt arbete	29
3.6. Referenser.....	29
4. Persontrafik	30
4.1. Resande idag.....	30
4.2. Tillgänglighet och regional utveckling.....	30
4.3. Framtida resande utan Norrbotniabanan.....	32
4.4. Framtida resande med Norrbotniabanan.....	32
4.5. Trafikering Persontåg	34
4.6. Trafikekonomi	35
4.7. Resandeprognos och samhällsekonomi	36
5. Genomförande av infrastrukturen	38
5.1. Banan	39
5.2. Genomförandeprocess	40
5.3. Kostnader.....	42
6. Resecentrum & Stadsutveckling.....	43
6.1. Projektbeskrivning.....	43
6.2. Funktion & Innehåll	46
6.3. Genomförande och finansiering.....	46
6.4. Tidigare erfarenheter.....	48
7. Finansiering.....	49
7.1. Bakgrund.....	49
7.2. Finansieringsalternativ	49
7.3. Finansieringsbehov & avbetalningsplan	51
7.4. Organisationsmodeller	53
7.5. Exempel på medfinansieringslösningar	55

Bilaga 1: Godstransporter

Bilaga 2: Resecenter och Stadsutveckling

Bilaga 3: Persontrafik

Bilaga 4: Finansiering

1. Sammanfattning & slutsatser

1.1. Projektstatus

Projektet Norrbotniabanan har övergått från idéskede till konkret planeringsskede. Berörda länsorgan, centrala myndigheter och kommuner är direkt inblandade i planeringsprocessen och ett aktivt samråd med allmänheten pågår. Som en konsekvens av den pågående och alltmer konkreta planeringen har berörda kommuner, Landstinget i Norrbotten samt Region Västerbotten beslutat att bilda ett bolag; Norrbotniabanan AB, för att medverka till beslut om ett genomförande av projektet som helhet.

Norrbotniabanan AB arbetar nu med en handlingsplan där:

1. En samverkan mellan kommunerna i stadsutveckling och planering av resecentrum påbörjas
2. Norrbotniabanan AB och Banverket har kommit överens om att genomföra järnvägsutredning på kvarstående sträckor.
3. En nära dialog med Banverket om finansiering för genomförande av järnvägsplan mellan Piteå och Skellefteå pågår.
4. Ett fördjupat arbete om genomförande- och finansieringsmodell igångsätts
5. En fortsatt dialog med Banverket, riksdag och regering genomförs

Norrbotniabanan AB har vidare beslutat att ta fram en affärsplan som bas för sin fortsatta verksamhet.

Railize International AB har haft uppdrag att utarbeta ett första förslag till en sådan affärsplan. Syftet har i första hand varit att sammanfatta projektets nyttor och studera möjligheterna till en finansieringsmodell. Bolaget är angeläget att under året kunna lägga

fram ett konkret förslag till finansiering och sammanhållet genomförande av projektet som helhet.

Det grundläggande och absolut viktigaste kriteriet för att gå vidare med projektet är att det uppvisar en acceptabel samhällsekonomi, enligt de kalkylprinciper som regeringen och trafikverken använder. Investeringskostnaden är beräknad till totalt 23 Mrd i prisnivå jan 2009. Det andra villkoret är att projektets intressenter är beredda att föra en dialog om medfinansiering enligt de principer som trafikverken utformat.

Railize konstaterar att Norrbotniabanan har studerats, utretts och planerats under ca 15 år. Det finns ett omfattande utredningsmaterial som belyser samhällsmotiv, marknadsförutsättningar och framtida transportprognoser, trafikeringsmöjligheter, infrastrukturens lokalisering och standard, stationernas lokalisering och stadsutvecklingsmöjligheter, miljöeffekter, kostnadsberäkningar och samhällsekonomiska beräkningar m.m.

Det finns också en väl dokumenterad dialog och informationsverksamhet mellan projektets företrädare och politiker, beslutsfattare, basindustrin och det övriga näringslivet, tågoperatörer och allmänheten. Projektet har också i nästan 10 år företrätts av en väl representerad intressentgrupp; Norrbotniabanegruppen, som också drivit egna idéstudier och fungerat som part i referensgrupper i flera övergripande länsplaner och på senare tid även med regionala systemanalyser.

År 2004 beslutade regeringen att uppta projektet i nästa framtidsplan 2004-2015, med byggstart under senare delen av planperioden. Banverket har därefter drivit en fördjupad planering enligt Lag om Byggnad av Järnväg som en konsekvens av Regering och Riksdags

beslut, som innebar bland annat en utökad planeringsram med 107 Mrd kronor för Järnvägsinvesteringar m.m.

Vi har uppfattat att det råder en bred politisk förankring av projektet i länsorgan och kommuner längs Bottenvikskusten. Norrbottenbanans betydelse som en viktig del den Botniska korridoren finns också väl beskrivet i det i dagarna avrapporterade särskilda Regeringsuppdraget om den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Finland.

Railize har gått igenom pågående planeringsarbete. Vi konstaterar att under 2009 och 2010 kommer Järnvägsutredningar och miljökonsekvensbeskrivningar att färdigställas för 2/3 av sträckan, Regeringen kan således påbörja miljöprövning av projektet under 2010. Det finns, inte minst av systemskäl, starka motiv att utreda lokalisering och miljökonsekvenser för återstående del, ca 1/3 av sträckan. Banverket ligger väl framme för att påbörja utredningar för avsnitten i Västerbotten norr om Umeå och medel avses uppta i verksamhetsplanen 2010 -2012.

Dagens järnväg; stambanan genom övre Norrland, genom Västerbotten och Norrbotten motsvarar inte de krav som ställas på ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem i ett av Sveriges viktigaste transportstråk. Trots eller snarare tack vare gjorda successiva investeringar i högre axellast, bred lastprofil, höjd banstandard och förlängda mötesplatser konstateras att kapacitetsbrist råder under vissa tider på dygnet. Transportvolymerna har ökat kraftigt och kravet på mer precisa logistiklösningar har tilltagit. Transporterna är vidare mycket sårbara med hög känslighet för driftstörningar. Industrin har konkurrensmässigt långa transportvägar och resenärerna i nattågen långa restider gör att banan inte kan tillgodose de framtida logistikkrav och transportbehov som finns hos basindustrin och det övriga näringslivet. Banan är inte heller lokali-

serad nära marknaden för interregional persontrafik och stambanan har inte förutsättningar att utgöra en pulsåder mellan kuststäderna.

Sverige har en begränsad ekonomi jämfört med många andra länder i Europa men vi är en av Europas största producenter och exportörer av papper, massa, sågade trävaror, stål, järnmalm samt övriga metaller. Allt pekar mot en fortsatt stark position av basindustrin och därmed också mängden transporterat gods. Den rådande lågkonjunkturen stressar frågan om ännu högre transporteffektivitet. Redan i nuläget är dock järnvägen nära kapacitetstaket och merparten av tillkommande gods kommer därför att transporteras med lastbil. Ett tåg motsvarar upp till 30 långtradare och räknat i ton/km är kostnaden för en tågtransport knappt hälften. För producent, transportköparen och slutkunden blir därmed miljö- och kostnadsargumenten för en utbyggnad av Norrbottenbanan glasklara.

Städerna längs Norrlandskusten ligger som på ett pärlband med ett inbördes avstånd som är väl lämpat för pendling med tåg. Restiden med dagens järnväg är dock allt för lång och det går därför inga resandetåg dagtid på sträckan Umeå - Luleå. I stort sett allt dagligt resandet längs kusten sker därför med bil och bilen är helt avgörande för den regionala tillgängligheten. För att vidga arbetsmarknaderna och därigenom skapa en attraktivare region för näringsliv och befolkning krävs effektivare transportsystem.

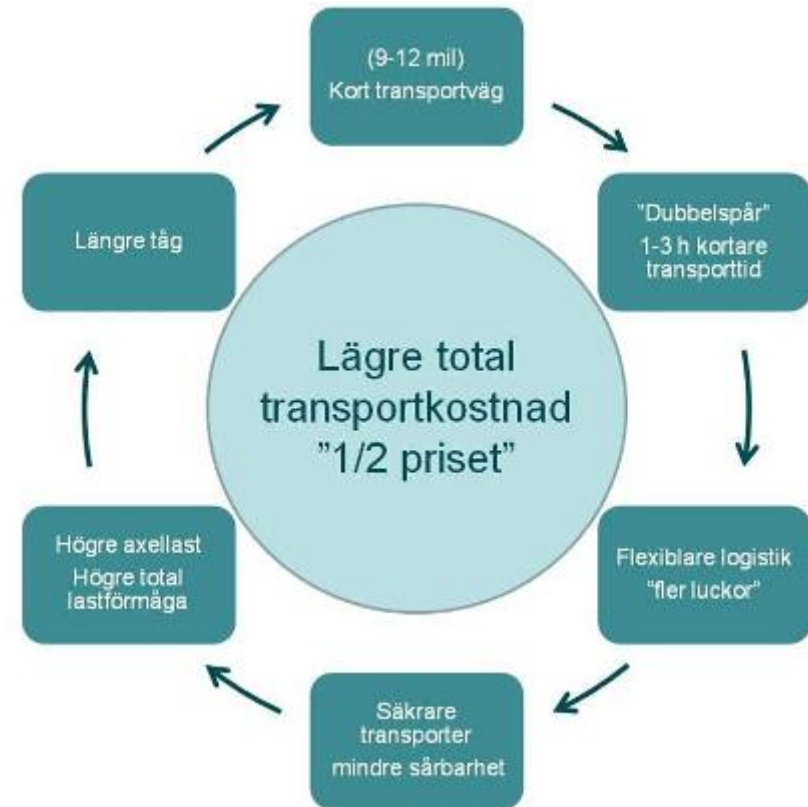
Norrbottenbanan kommer att möjliggöra en fortsatt stark utveckling inom näringsliv och samhälle. Banan sträcker sig från Umeå via Robertsfors, Skellefteå och Piteå till Luleå. Funktionellt bildar den tillsammans med den gamla banan ett dubbelspår vilket möjliggör en kraftig ökning av tågtrafiken. Dess kustnära sträckning i nära anslutning till städer och basindustri minskar transportavstånd, sänker restiderna och tillsammans med övrigt järnvägssystem, norr

och söder där om, skapas ett väl marknadsanpassat och robust transportsystem.

Våra bedömningar visar klart att det finns ett tillräckligt marknadsunderlag för en ny järnväg. Det handlar om mycket stora godstransportvolymerna och ett omfattande resandeunderlag Gjorda transportprognoser för år 2020 visar på ett flöde på ca 7 miljoner ton och drygt 1,5 miljoner resor per år. Banan skall klara både trafik med råvaror, halvfabrikat, förädlade produkter och konsumentvaror till och från handelsföretag. Resandeunderlaget är både regionalt, interregionala resor mellan kuststäder men också till Malmfälten och inlandet och långväga resor längs kusten. En stor del av transporterna är gränsöverskridande men även resemarknaden förväntas få en stegvis ökat internationellt inslag till Finland och Norge.

Norrbotniabananans lokalisering i E4 stråket, höga standard och koppling till det övriga järnvägsnätet kommer att effektivisera logistikflödet och halvera transportkostnaden för basindustrin.

Norrbotniabanan medger transporter med höga axellaster, långa tåg och stora tågvikter. Geografiskt kommer betydande vinster i transportavstånd att uppstå och möjligheten att via tvärbanorna utnyttja stambanan kommer att medge en ökad kapacitet och betydligt fler tidtabellmöjligheter. Systemet blir heller inte sårbart och möjligheten till att leda om trafik vid driftstörningar är mycket stor. Tågoperatörerna och deras kunder kommer således att erhålla betydande kund- och producentnyttor – vi talar om en halvering av de totala transportkostnaderna.



En väl lokaliserad järnväg med hög standard kommer att leda till en betydande överflyttning av vägtrafik och transporter till järnväg. Botniabanans linjeföring och höga standard gör den mycket konkurrenskraftig gentemot bilresor och tunga vägtransporter. Snabba prioriterade godstransporter som kombitåg klarar Luleå – Stockholm, Luleå – Göteborg och Luleå – Malmö med konkurrenskraftiga transporttider, vilket inte är fallet idag. Vår bedömning är också att med en utbyggnad av gränsterminalen i Torneå-Haparanda så kommer järnvägen att bli mycket konkurrenskraftig för ett betydande flöde av internationella transporter (t ex med Farligt Gods) till och från Finland och potentiellt till och från ASIEN.



Norrbotniabanan kommer att med befintliga och planerade investeringar i terminaler på ett effektivt sätt samverka med andra transportslag. I Umeå pågår en omfattande investering i ny kombiterminal, godsbangård och logistikcentrum. Kombiterminalen i Gammelstad utanför Luleå har nyligen byggts ut och investeringar i flera industriterminaler planeras. Industrispår finns till samtliga hamnar längs Norrbotniabanans sträckning och en anslutning till Kallax flygplats värderas i pågående planering. Infartsparkeringar planeras till aktuella resecentra och ett antal mindre stationer. Betydande godstransportflöden kommer således att angöra kombiterminaler och hamnar.

Banverkets kalkyl visar att Norrbotniabanan kommer att bli både företagsekonomiskt lönsam för tågoperatörerna och samhällsekonomiskt lönsam. Genomförd granskning bekräftar detta. Dock finns vissa skevheter i kalkylen som indikerar modellproblem. Stora värden kommer att skapas för industrin genom väsentligt lägre transportkostnader och minskade negativa externa effekter – miljöeffekter och trafikskador. Genom snabbare och tätare förbindelser skapas förutsättning för ett effektivt kollektivtrafiksystem som binder samman städerna längs Norrlandskusten. Minskade operatörskostnader och stor nygenerering av både gods- och persontransporter kommer att göra tågtrafiken på Norrbotniabanan företagsekonomiskt lönsam.

Den samhällsekonomiska kalkylen utelämnar stora regionalekonomiska värden. Dessa finns delvis belysta i den regionala systemanalys över den Botniska korridoren som de fyra Norrlandslänen gemensamt utarbetat som ett underlag för kommande åtgärdsplan. Alternativkostnaden med ett ”icke beslut” visar sig enligt vår bedömning på medellång och lång sikt, då regionens transporthandikapp påtagligt kommer att påverka industrins konkurrenskraft och därmed den investeringsvilja privata

ägare ansvarar för. Detta leder i sin tur till en relativt sett minskad sysselsättning och därmed fortsatt avfolkning till storstadsregionerna.

Den samhällsekonomiska kalkylen utelämnar framtingade alternativinvesteringar i jämförelsealternativet. Förr eller senare måste stambanan genomgå en ytterligare anpassning med utbyggnad av mötesstationer och allmän reinvestering. Detta finns inte med i JA under hela kalkylperiodens längd. Även jämförelsealternativets negativa effekt på basindustrins konkurrenskraft och de följd effekter som kan uppstå lämnas utanför.

Analysen av genomförandeprocess visar att Norrbotniabanan kan vara fullt utbyggd 2019. Det snabba genomförandet förutsätter att dagens traditionella planeringsprocess frångås och att möjligheten att driva parallella processer i kvarstående planeringsarbete genomförs.

Gjorda utredningar visar tydligt att en etapputbyggnad av Norrbotniabanan inte är samhällsekonomiskt lönsam. Projektets nyttor exploateras när hela banan står färdig. Det handlar således om en unik och övre Norrlands sista stora strukturinvestering i ett framtida tungtransportnät samtidigt som kusten binds samman i ett pärlband av tätorter och städer. Systemeffekten uppstår först när sista spiken kistan är inslagen.

I en prövning enligt den s.k. fyrstegsmodellen konstateras att det inte finns något alternativ till Norrbotniabanan. Alternativet med flyg, långväga buss eller bilen kan inte driva på en strukturförändring och stärka norrlands behov av regionförstoring. Sjöfarten är redan etablerad effektiv och har sin roll i koncentrerade flöden mellan industrihamnar i Bottenviken och kustnära avnämare på kontinenten.

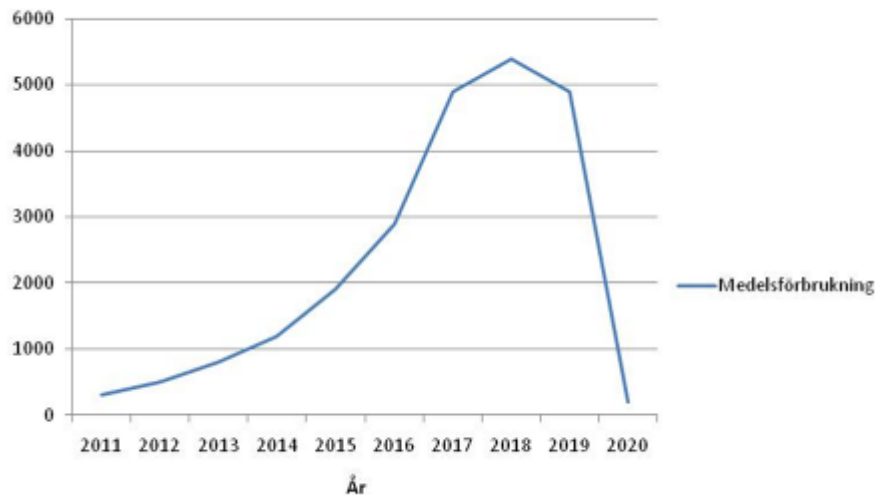
Norrbotniabanan är med sin omfattning ändå utomordentligt väl avgränsad och nödvändigt att genomföras i sin helhet. Av detta följer att en projektorganisation med lokalt ansvar kan driva ett rationellt genomförande med stor kostnadseffektivitet. Vi föreslår därför att ett projektbolag bildas för att detaljplanera och genomföra arbetet så att banan kan öppnas i sin helhet år 2019.

För den fortsatta planeringsprocessen är det av avgörande betydelse att ett fokuserat och väl samordnat och regionalt och lokalt planeringsarbete kommer till stånd. Arbete med Norrbotniabanan har fram till nu i huvudsak varit inriktat på själva järnvägen. I den fortsatta planeringsprocessen måste även samhällets och industrins planer och önskemål integreras. Exempel på funktioner som kommer få avgörande betydelse för framtida transporter är Norrbotniabanans val av anslutning till godsterminaler till flygplatser samt trafikuppbygg.

Finansieringsalternativ för genomförandet av Norrbotniabanan. De olika alternativen som finns för finansieringen av Norrbotniabanan är följande:

- Statlig finansiering via anslag
- Upplåning via riksgälden alternativt borgen från statens sida
- Att Norrbotniabanan AB eller annat bolag lånar upp pengar med sina ägare som borgenärer. Detta kopplat till ett avtal med staten och Banverket att de övertar järnvägen och det ekonomiska ansvaret för den efter att banan är byggd.

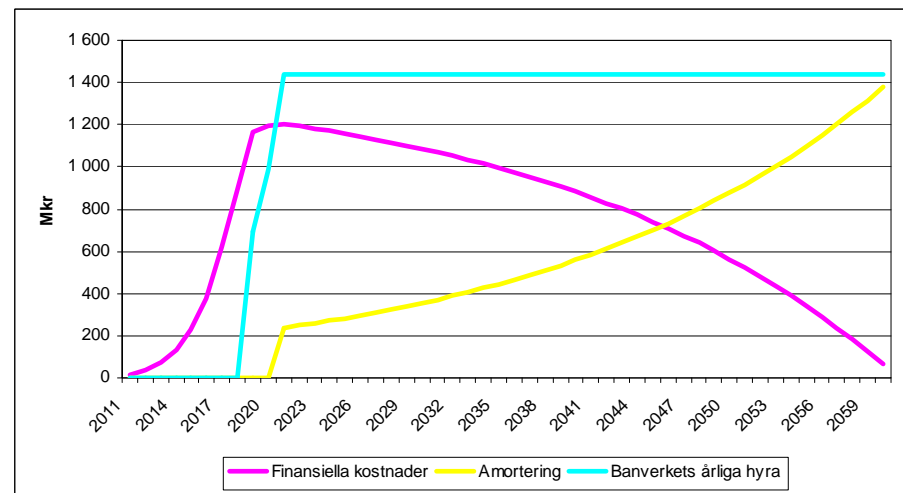
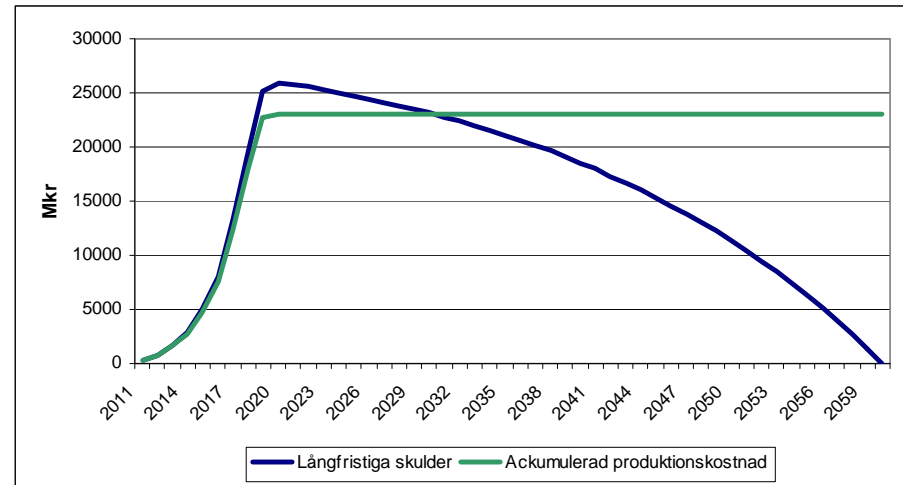
Bedömd investeringstakt Msek



2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
300	500	800	1200	1900	2900	4900	5400	4900	200

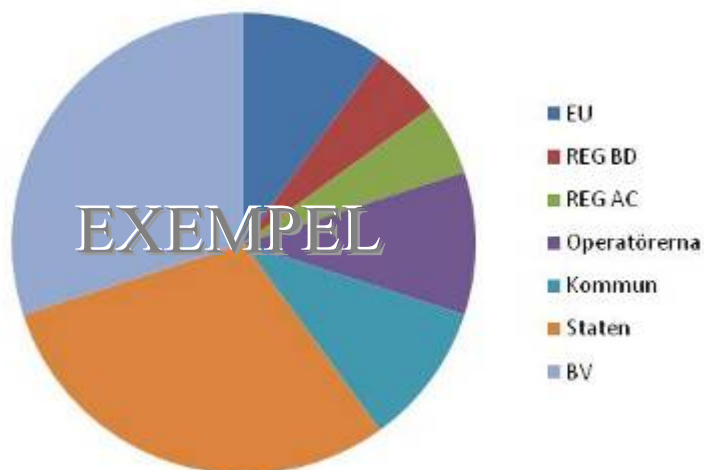
Baserat på vår bedömning av projektets genomförande har vi gjort följande investeringskostnadsfördelning mellan år 2010-2020 (se figur ovan).

Lånebehovet för Norrbotniabanan med givna produktionskostnader och angiven intäcksplan blir enligt nedanstående graf. Maximal skuld om 26 055 Mkr nås år 2020. Banverkets årliga hyra år 2021 till år 2060 blir 1 440 Mkr. År 2019 blir den 691 Mkr och 989 Mkr år 2020. Av betydelse för finansieringsbehovet är, förutom produktionskostnaderna och räntans storlek, när Banverket börjar betala hyra. Antagen hyresintäkt ställer krav på färdigställande av såväl delar av banan innan 2020 som hela banan till 2020.



Railize har gjort en idéskiss för medfinansiering där alla parter är med och betalar för att projektet ska kunna genomföras.

Vi har funnit att det finns ett intresse av att gå vidare i denna fråga hos Näringsdepartementet, Banverket, Regionerna, berörda kommuner och tågoperatörerna. Således har vi därför utvecklat en idéskiss till medfinansiering (se principfig.) nedan, som innehåller extraordinära åtaganden hos alla parter. Vi motiverar detta med att Norrbotniabanan är ett unikt strukturprojekt och en viktig länk i den Botniska korridoren.



Vi har vidare idémässigt utvecklat alternativa organisationsmodeller som bygger på att ett särskilt projektbolag bildas för att finansiera byggandet av Norrbotniabanan. Staten är i båda fallen den dominerande ägaren i bolaget. Genom detta avlastas den direkta statsbudgeten rent tekniskt samtidigt som bolaget får ett direkt ansvar att hålla kostnadsramar och planera och genomföra utbyggnaden på effektivast möjliga sätt. Vi har låtit genomföra en utredning och workshop kring projektets genomförande och aktuella planeringsrisker. Den sammantagna bedömningen är att projektet i

sin helhet kan genomföras till år 2019. Bolagsledningen får därför ett väl definierat och avgränsat uppdrag som vi bedömer är helt nödvändigt för att genomföra projektet till år 2019.

Det mest rationella alternativet hade varit att utöka ansvaret i det befintliga bolaget Botniabanan AB och skapa två dotterbolag. Där det nuvarande bolags finansförvaltning sorteras in i ett av dotterbolagen och det andra dotterbolaget tar hand om finansieringen av Norrbotniabanan. Tyvärr av formella skäl är detta inte möjligt att genomföra.

Våra alternativa idéskisser sammanfattas enligt följande:

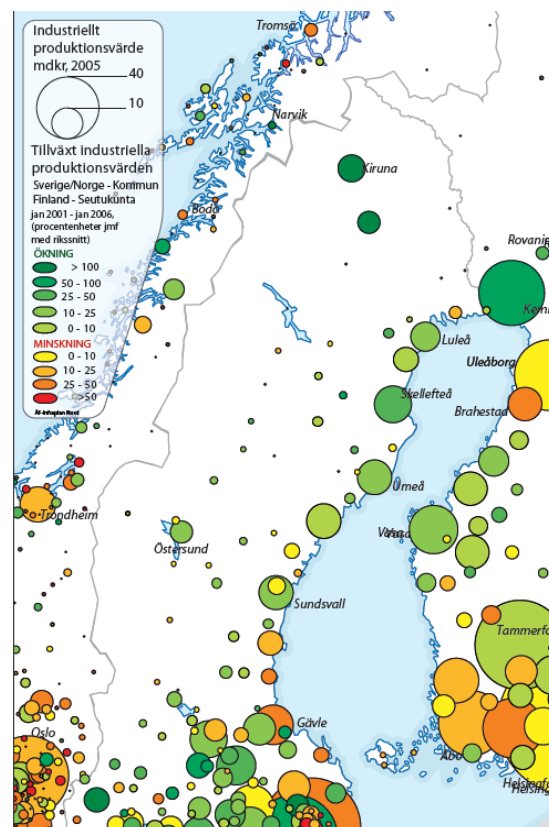
- *Ett parallellt bolag till Botniabanan AB bildas; "Norrbotniabanan i Norr AB", med identisk konstitution. Staten äger 91% , berörda kommuner efter banans sträckning samt ev Region AC och Landstinget i Norrbotten resterande del. Regionförbund och Trafikhuvudmän förpliktar i särskilt avtal att bedriva persontågtrafik.*
- *Ett projektbolag bildas "Norrbotniabanan Infrastructure AB" med ett utökat ansvar för finansiering och genomförande och förvaltning. Bolaget blir banhållare under avskrivningstiden innan banan överlämnas till staten.*

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Sverige har en begränsad ekonomi jämfört med många andra länder i Europa men vi är en av Europas största producent av papper, massa, sågade trävaror och järnmalm. Sverige är även en av de ledande producenterna inom Europa av guld, silver, koppar, bly och zink. Omkring 90 % av Europeiska unionens järnmalm utvinns i Norrbotten.¹ Boliden har en omfattande mineralhantering och förädling i Västerbotten. En av de största orterna i Sverige för mineralhantering och förädling finns i Skellefteå. Skogsindustrin svarar för 12 % av Sveriges varuexport. En av de absolut största skogsindustrierna i Sverige är Piteå. Den Norrländska industrin har följaktligen stor ekonomisk betydelse för Sverige.

Basindustrin konkurrerar på en internationell marknad. Eftersom avstånden till mottagarmarknaden många gånger är stora blir transportkostnaderna ett produktionshandikapp och industrin är därmed beroende av ett effektivt transportsystem.



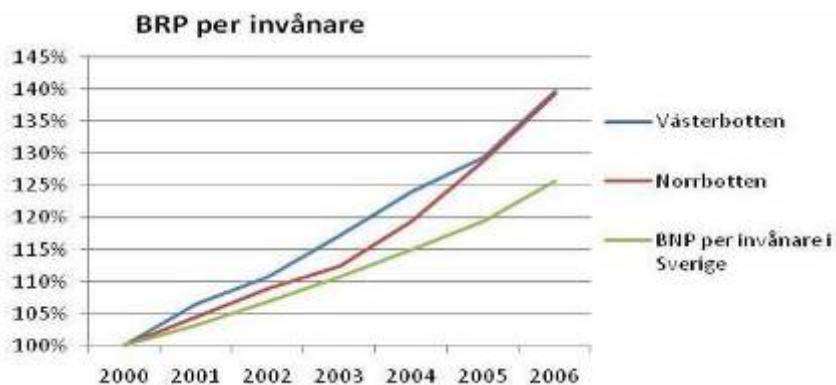
Figur 1 visar industriellt produktionsvärde mdkr, 2005 och tillväxt industriella produktionsvärden. Källa: ÅF-Infrastruktur, Botniska korridoren (2008)

Dagens transportsystem lever inte upp till de krav som ställs på ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Kapacitetsproblem och driftsstörningar på järnvägen gör industrin beroende av lastbil även vid transporter av stora volymer över långa avstånd. Förutom lastbilens negativa miljöpåverkan driver den upp den genomsnittliga transportkostnaden. Järnvägen maximala kapacitetsutnyttjande är i princip redan nått och dess möjlighet att möta framtida utveckling är därmed mycket begränsad. Utan åtgärder kommer därmed lastbilens

¹ ÅF-Infrastruktur, *Botniska korridoren* (2008)

roll att bli allt viktigare vilket innebär att transportkostnaderna kommer att stiga. Långsiktigt riskerar industrin att förlora i konkurrenskraft och stora värden kan gå förlorade.

BRP² per invånare i Norrland har vuxit med 39-40 % under 2000-talet. Om man jämför med Sverige i stort så har Väster- och Norrbottens BRP per invånare vuxit mycket kraftigare än vad Sverige har gjort som helhet. Detta kan utläsas i tabellen nedan.³

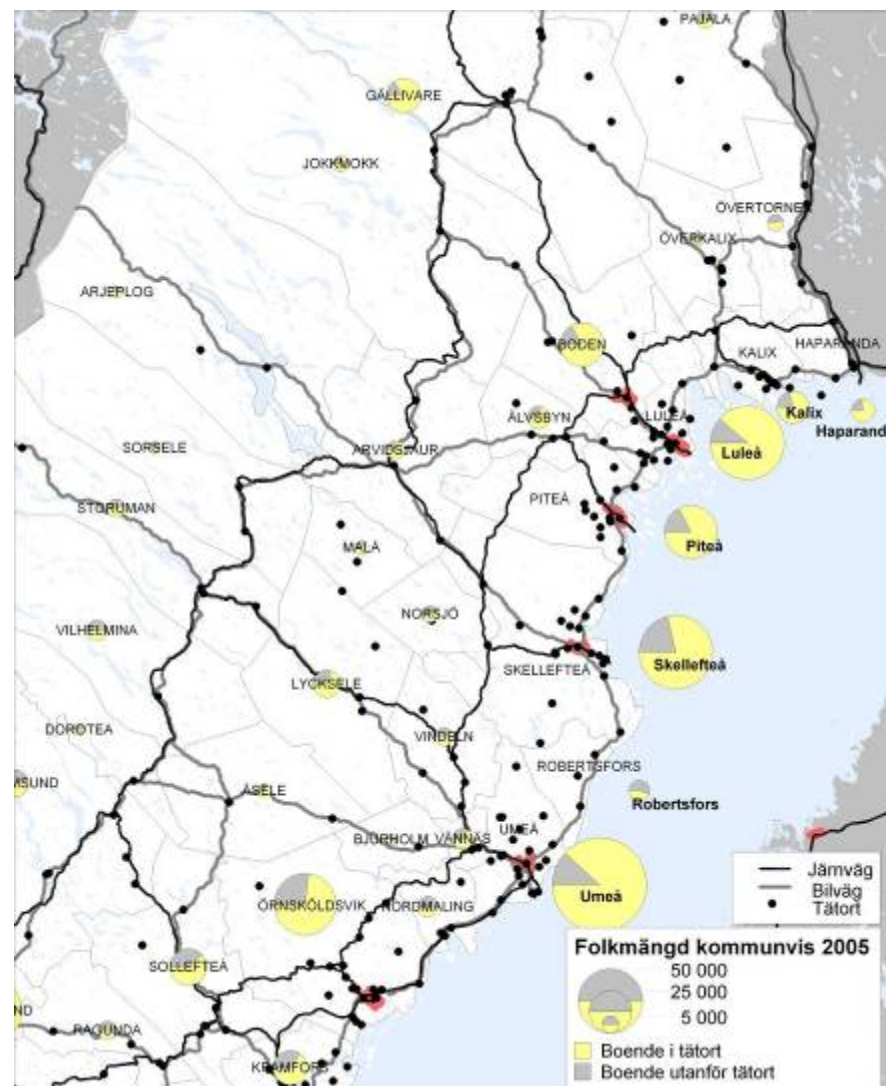


Figur 2 Visar att bruttoregionalprodukt (BRP) i procent per invånare i Västerbotten respektive Norrbotten är högre jämfört med BNP per invånare för hela Sverige. BNP för hela Sverige är lika mycket som summan av samtliga BRP i Sverige. Källa: SCB

Befolkningen längs i kustkommunerna i Norr – och Västerbotten är väl centrerad till kommuncentra och städerna ligger som på ett pärlband med ett inbördes avstånd som är väl lämpat för pendling med tåg.

² Bruttoregionalprodukten (BRP) visar värdet av alla varor och tjänster som produceras i en region.

³ SCB



Figur 3 Karta över befolkningsfördelning i kommunerna längs norrlandskusten.

Idag går inga resandetåg dagtid mellan Umeå och Luleå. Järnvägens nuvarande sträckning och banans låga standard gör att förutsättningarna att driva persontrafik saknas. Länstrafiken i Västerbotten och Norrbotten har samordnad busstrafik som går att utnyttja för resor mellan kommunernas centralorter. Restiden med buss är dock i jämförelse med bil lång. Det innebär att i stort sett allt dagligt resandet längs norrlandskusten mellan Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå sker med bil.

Norrbotniabanan är tänkt som en länk mellan Botniabanan, Malmbanan och Haparandabanan. Den skulle bli en del i den Botniska korridoren som binder samman de två på europisk nivå viktiga stråk Northern Axis och Nordiska triangeln, se figuren nedan. Banan kommer att tangera de större städerna längs kusten och täcka in kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå där det bor omkring 300 000 invånare. Järnvägen kommer att förstärka möjligheterna till att frakta gods mot Finland, Ryssland och söder ut i Sverige samt vidare ut till Europa. Banan stärker därmed den Svenska basindustrins konkurrenskraft på internationell marknad. Förutom detta skulle den även knyta ihop de största städerna längs kusten där de flesta invånarna i kommunerna bor. Detta skulle i sin tur stärka den regionala utvecklingen i övre Norrland.

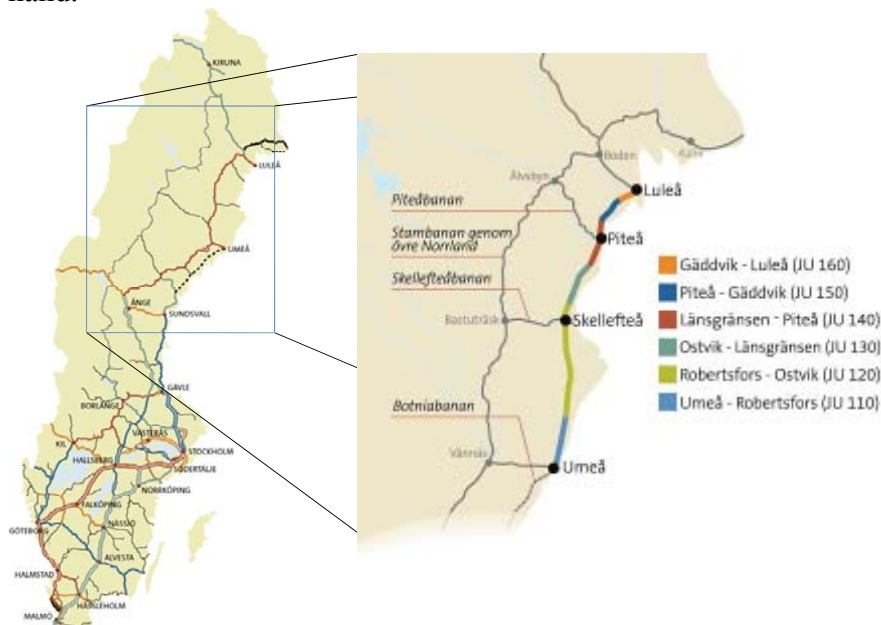


Figur 4 Botniska korridoren. Källa Infraplan 2008

2.2. Banverkets planeringsprocess

Under 2002 inkom Banverket med ett förslag till regeringen för Framtidsplan 2004-2015. I den ingick inte Norrbotniabanan från början utan kom med i april 2003 som ett särskilt regeringsuppdrag. Efter detta genomförde Banverket förstudier längs hela sträckan mellan Umeå – Luleå som blev klart 2006. Året efter inkom Banverket med ett reviderat förslag till Framtidsplan 2004-2015 där byggstarten för Norrbotniabanan inte fanns med. Det berodde på att

man prioriterade att slutföra de projekt som redan påbörjats i första hand.⁴



Figur 5 Karta över järnvägsnätet i Sverige samt sträckorna för de sex järnvägsutredningarna på Norrbotniabanan. Källa: Banverket

I dagsläget genomför Banverket järnvägsutredningar på fyra av sex delsträckor mellan Umeå och Luleå. Det är sträckorna Robertsfors – Skellefteå – Ostvik, Ostvik – länsgränsen, länsgränsen – Piteå och Gäddvik-Luleå. Regeringen har lagt fram ett budgetförslag för åren 2010-2020 och för närvarande pågår en prioritering av projekt inför åtgärdsplaneringen. Ett förslag från trafikverken ska vara klart i juni 2009 därefter går det ut på remiss i september. För närvarande lutar det åt att de första fyra åren inom åtgärdsplaneringen kommer gå åt till att färdigställa pågående projekt.⁵

⁴ www.banverket.se (2009-04-23)

⁵ Annica Lindström, Banverket, Hearing i Riksdagen för Norrbotniabanan (2009-04-22)

I och med detta är det angeläget att tydliggöra vikten av detta projekt för att det inte ska skjutas ännu längre in i framtiden.

De regionala företrädarna för projektet har bildat ett bolag, Norrbotniabanan AB, för att underlätta övergången från det pågående planeringsskedet till ett förberedande genomförandeskede. Bolaget har också erbjudit Banverket förskottade medel för att slutföra Järnvägsutredningsprocessen. Bolaget har som ett andra steg beslutat ta fram en affärsplan och utreda olika tillvägagångssätt för en kommande finansiering av ett genomförande. Bolaget har också i styrelsearbetet och i hearing i Riksdagen aktualiserat frågan om en särskild finansiering, för att återkomma i frågan under hösten 2009.

Under hösten 2009 har Norrbotniabanan AB och Banverket skrivit avtal om att NBB AB går in med 5 miljoner kronor till Banverket för att järnvägsutredning även ska genomföras på de återstående två delsträckorna. Det gäller Umeå - Robertsfors och Piteå - Gäddvik. Banverket står för den övriga utredningskostnaden samt för genomförandet av järnvägsutredningen.⁶

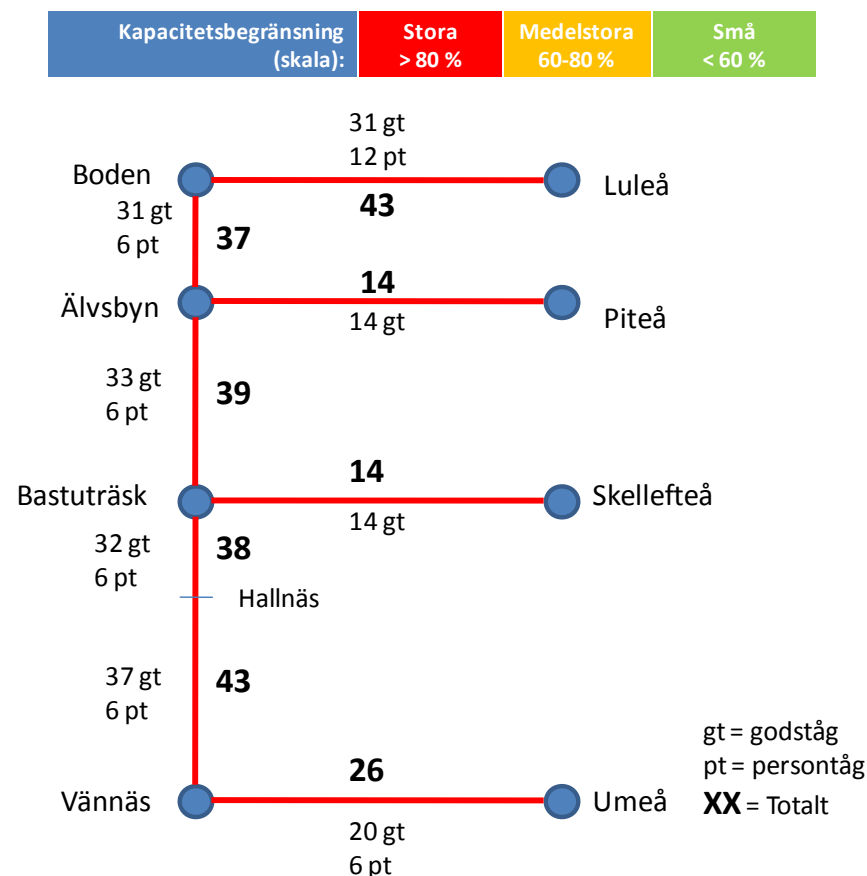
2.3. utan Norrbotniabanan

Stambanan genom övre Norrland är trafikerad huvudsakligen av godståg. Persontrafiken är enbart av nattågskaraktär. Medelstora kapacitetsbegränsningar finns sett över hela dygnet på sträckorna Mellansel – Vännäs och Vännäs – Hällnäs. Under de två mest belastade timmarna är kapacitetsutnyttjandet över 80 % på hela banan.

⁶ www.norrbotniabanan.se (2009-10-09)

Kapacitetsbegränsningar orsakas av långa, branta backar och låg hastighetsstandard på banan. T.ex. tillåts inte södergående godstrafik att stanna mellan Nyfors och Bastuträsk på grund av kraftiga lutningar. Kolonnkörning är också mycket förekommande. I tabellen nedan redovisas konsumerad kapacitet över dygnet samt under de mest belastade timmarna (statistik från Banverket, 2007).

Den befintliga banan är inte enbart överbelastad utan också mycket känslig för störningar. Driftstopp på banan skär av hela trafiken till och från Norrland då alternativa järnvägar inte finns. Ett sådant stopp uppstod i Ekträsk (mellan Hallnäs och Bastuträsk) i mars 2005 vid en kollision mellan en lastbil och ett godståg. Avbrottet pågick i 32 timmar och orsakade negativa effekter på ca 10 Mkr⁷.



Figur 6 Visar en beskrivning över järnvägslinjen i dagsläget.

⁷ Effekter av avbrott på Stambanan i Ekträsk 29-31 mars 2005
Intervjuer av industriföretag och järnvägsföretag, 2005-04-20

Historiskt sett hanteras strukturinvesteringar av denna omfattning i särskild ordning. Allt sedan besluten om stambanorna på 1850 talen fram till överenskommelsen om den fasta förbindelsen mellan Sverige och Danmark, överenskommelserna om nya trafikleder och järnvägsutbyggnader i Storstadsområdena och överenskommelsen om utbyggnaden av Botniabanan. Beslutsprocesserna har varierat men de har dock flera gemensamma nämnare:

- Idéskeden utsträckta över mer än ett decennium
- Flera utredningsomgångar
- Stark intressentpåverkan, ibland med flera viljeinriktningar
- Upprepade och stegvis mer konkreta politiska behandlingar i regering och riksdag, regionala parlament och kommunala församlingar
- Beredningar bland myndigheter och i planeringsomgångar
- Beslut om statlig utredningsman, kommissioner eller motsvarande
- Förhandling om medfinansiering
- Beredning av politiska särbeslut utanför gällande planeringsramar men integrerade i planeringspaket som omfattar ett batteri av åtgärder; ”paketen”
- Uppdrag till projekt att genomföra med specificerad tidplan och avgränsad – överenskommen budget

Gjorda samhällsekonomiska analyser gjorda av Banverket visar klart att etapputbyggnader av Norrbotniabanan är klart olönsamma. Projektet skall således ses som en helhet och genomföras på ett effektivt och ändamålsenligt tillvägagångssätt.

2.6. Målbild

Här beskrivs målbilder för samhälle och industri där en tydlig koppling finns till infrastrukturen. Målen utgörs t.ex. av transportpolitiska och regionalt anpassade mål.

2.6.1. De transportpolitiska målen

Regeringens nuvarande övergripande transportpolitiska mål är att: ”Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Tidigare var det övergripande transportpolitiska målet uppdelat i 6 delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- Hållbar regional utveckling
- Hög transportkvalitet
- Ett jämställt transportsystem
- Säker trafik
- En god miljö

I regeringens senaste proposition⁹ är målen uppdelade i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. De ersätter de tidigare sex delmålen som ansågs svåra att tolka samt applicera på transportsystemet.

- **Funktionsmål** – syftar till att ge alla i Sverige en grundläggande tillgänglighet. Transportsystemets utformning och funktion ska vara av god kvalitet och funktionsduglighet. Det ska vara utformat så att det möter både män och kvinnors transportbehov. Detta ska i sin tur leda till bättre utvecklingsmöjligheter för hela landet.

⁹ Regeringen, *Mål för framtidens resor och transporter*, prop. 2008/09:93

- **Hänsynsmål** – behandlar klimatet, trafiksäkerheten samt folkhälsa.
 - *Klimat* - Transportsektorn ska se till att miljö kvalitetsmål följs samt att klimatpåverkan gradvis minskar. Målet innebär bland annat att transportfordonen i Sverige inte längre ska vara beroende av fossila bränslen år 2030.
 - *Trafiksäkerhet* – Antalet döda och skadade inom alla delar av transportsystemet ska minska. Ökad användning av nya tekniska hjälpmedel (främst förarstöd, övervakning och effektivisering) ska hjälpa till att minska olyckor.
 - *Folkhälsa* – Trafiklösningar som gynnar folkhälsan, det vill säga kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik, ska prioriteras.

2.6.2. Preciserade mål

Utöver de nationella transportpolitiska målen har i genomfört arbete även följande mer preciserade mål identifierats för industri och samhälle.

Internationellt skall Norrlands roll i EU och österut stärkas.

Norrland:

- föder Norrlands basnäringar vitala delar av EUs konsumtion av papper.
- här finns också Europas enda järnmalmsproducent.
- Norrbotniabanan kommer att kunna erbjuda en fast och strategisk alternativväg via den Botniska korridoren mellan EU och Ryssland/ASIEN

För industrin i Norrland har följande övergripande mål för godstransportsystemet identifierats:

- Framtida tillgång till godstransporter ska säkerställas
- Transporterna ska ha hög kvalitet (tillgänglighet, frekvens, punktlighet mm.)
- Transportkostnaderna ska inte vara ett hinder för ekonomisk tillväxt
- Miljövänliga alternativ måste tillhandahållas. Detta är inte enbart ett sekundärt krav från samhället utan ställs även av direkt av transportköparna
- Hela transportsystemet måste göras mer tillgängligt genom effektivare och kundanpassade omlastningsplatser

För samhälle och persontransporter har följande övergripande mål identifierats:

- Transportsystemet ska bidra till Regionförstoring och regional tillväxt. Genom att skapa god tillgänglighet till arbetsmarknad och utbildning
- Transportsystemet ska bidra till att skapa en attraktiv region för befolkning och näringsliv
- Transportsystemet ska tillgodose framtida efterfrågan på transporter
- Transportsystemet ska göras mindre sårbart genom ett minskat beroende av bil och flyg

2.7. Fortsatt arbete

2.7.1. Fortsatt arbete med de samhällsekonomiska kalkylerna

Med hänsyn till den investeringsnivån (23 Mdr¹⁰) Norrbotniabanan förutsätter är osäkerheterna med den samhällsekonomiska modellen en allvarlig brist i Banverkets utredningsarbete. Initiativ bör tas för att tillsammans med Banverket genomföra fördjupade analyser av effekterna för gods- och persontrafik.

Det fortsatta arbetet bör inriktas på att undersöka och bättre belysa effekterna av överflyttade (t.ex. från bil/lastbil till tåg) och nygenererade resor/transporter. Sådana analyser kan t.ex. omfatta jämförande studier från andra järnvägsinvesteringar i Sverige. Det finns goda skäl att tro att genomförda modellberäkning kraftigt underskattar effekterna av Norrbotniabanan.

Vidare kan man i mer detalj undersöka de värderingar, kostnader och principer som använts i Banverkets kalkyl. Principerna för beräkning av kundnyttan avseende överflyttning av gods bör omfatta hela kostnadsskillnaden mellan exempelvis lastbil och järnväg, inte endast nyttor som uppstår inom respektive transportslag.

Ett fortsatt arbete bör också innehålla en bredare samhällsekonomisk granskning av regionalekonomiska värden som uppstår genom t.ex. lokaliserings- och arbetsmarknadseffekter. Trafikverkens transportekonomiska modeller SamPers, SamGods och SamKalk har fått kritiserats för att de är allt för snäva i sin avränsning och att dessa

värden till stor del hamnar utanför kalkylen. Med hänsyn till att ett av Norrbotniabanans huvudsyften är att stötta en vidare utveckling i samhället och av industrin är det en allvarlig brist.

2.7.2. Fortsatt arbete med den regional och lokal planering

En ingående planering bör genomföras av godsterminalers lokalisering och funktion utefter Norrbotniabanan.

2.7.3. Information och marknadsstudier

En utökad marknadsstudie med möjliga företag för kombi/trailertrafik på järnväg kan vara intressant att utföra. Den aktuella lågkonjunkturen kommer att leda till omstruktureringar och kraven på ökad effektivitet i logistikkedjan skärps ytterligare. Det är viktigt att Botniabanan AB har en väl etablerad dialog med tågoperatörer och näringsliv för att följa utvecklingen framöver.

2.7.4. Studieresor

Studera andra genomförda projekt med resecentrum och stadsutveckling som kan ge inspiration och kunskap. Det kan gälla såväl hur man bör göra som hur man ska undvika misstag.

2.7.5. Ökat samarbete i stadsutveckling och resecentrum

Arbetet med resecentrum längs Norrbotniabanan bör i nästa fas innefatta en gemensam projektorganisation med en drivande projektkoordinator.

Genomför planmässiga förstudier för resecenterutvecklingen, i samklang med Banverket och övriga berörda, så att systemskisser kan föreligga till senast slutet av 2010. Gör kostnadsbedömningar.

Definiera funktioner, servicenivåer, standards, designkännetecken mm som skall gälla systematiskt för sträckan.

¹⁰ Banverket

2.7.6. Fördjupat arbete med genomförande- och finansieringsmodell

Ta ställning till genomförande- och finansieringsmodell. Studera möjliga varianter och med utgångspunkt från skisserade på alternativ göra beräkningar. Arbetet bör ske i nära samverkan med Banverket och Näringsdepartementet,

3. Godstransporter

Godstransporterna till, från och genom Övre Norrland torde med fördel utföras på järnväg. Redan idag är det stora/tunga volymer som transporteras långt. Dessutom finns det en potential för att transportera enhetslastat gods till/från Norrbotten på järnväg, vilket dock kräver effektiva omlastningsplatser. I detta kapitel diskuteras hur ett ökande transportbehov i framtiden kommer att ställa stora krav på den befintliga infrastrukturen, krav som utan Norrbottenbanan sannolikt inte kommer att mötas. Om inte banan byggs så kommer det i stället att krävas betydande, i denna studie icke kalkylerade, insatser för annan infrastruktur, ex vis vägar och hamnar¹¹. Detta är nödvändigt om man ska kunna möta den prognostiserade efterfrågan. Utöver dessa kostnader förväntas också utebliven tillväxt när företagen i regionen hindras att växa eller alternativt bli tvungna att flytta sin verksamhet till andra delar av landet¹².

De samhällsekonomiska effekterna avseende godstransporterna är positiva med väsentligt lägre transportkostnader och minskade negativa externa effekter – trafikskador och miljöeffekter. Tillsammans med den samhällsekonomiska nyttan från persontrafiken och förväntade dynamiska effekter för regionen förväntas en investering i Norrbottenbanan bli samhällsekonomiskt lönsam.

¹¹ Däremot ingår enligt Banverket [2007] kapacitetsförstärkningar på stambanan genom Övre Norrland, vilka minskar om Norrbottenbanan byggs.

¹² Dessa ingår i vissa av Banverkets kalkylalternativ men att inkludera dem leder till viss metod- och värderingsproblem i en samhällsekonomisk kalkyl.



Figur 8 Bilden visar ett godståg på Malmbanan. Källa: Green Cargo foto Peter Lydén.

3.1. Godstransporter utan Norrbottenbanan

Dagens godstransportsystem i Norrland utnyttjar kombinationer av transporter på väg, järnväg och sjö. Det som ökat mest över tiden är lastbiltransporterna¹³. Under 2000-talet har dock transportarbetet enligt Transportindustriförbundet fördelats ganska stabilt med 43, 22, respektive 35 % per transportslag. I trafikverkens åtgärdsplanering¹⁴, beräknas lastbiltransporterna i prognosen för år 2020 öka betydligt. Ökningen sker främst på E4:an.

Transportarbetet med järnväg beräknas öka med ca 16 % från år 2006 till 2020 enligt Samgodsmodellen för godsprognoser¹⁵. Detta

¹³ Norrbottenbanegruppen [2005]

¹⁴ Trafikverken [2008]

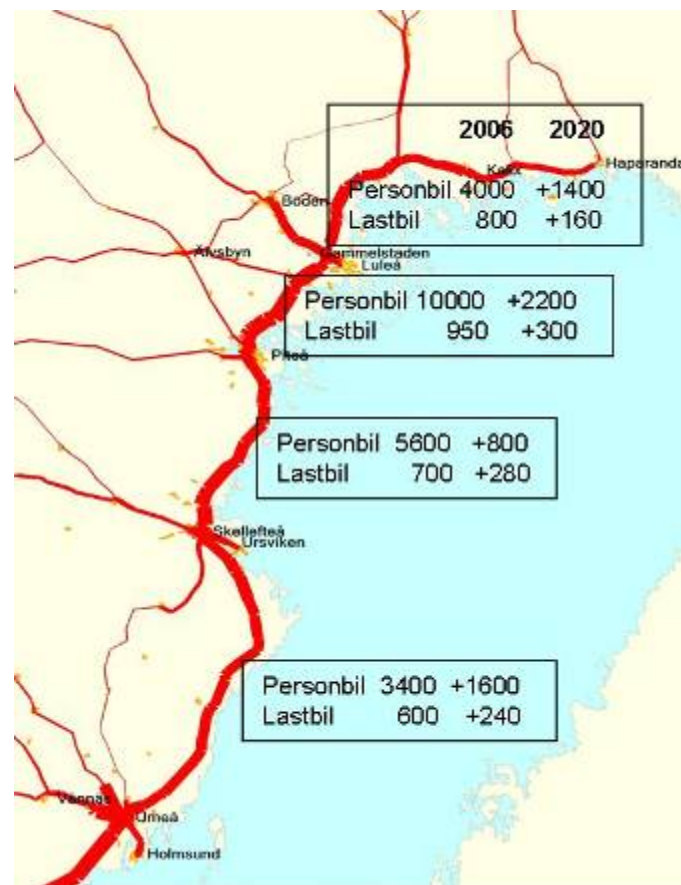
¹⁵ Se exempelvis SIKa [2004]

anses blygsamt jämfört med den ökning på 50 % som redovisas i godstrafikstudien¹⁶. På stambanan genom Övre Norrland blir det i praktiken omöjligt då den möjliga ökningen av godstransporterna begränsas till högst 5 % enligt en betydande operatör¹⁷. Den uppgiften bekräftas i allt väsentligt av Banverket¹⁸, som bedömer att man teoretiskt sett sannolikt kan öka volymen med 20 % men det blir på bekostnad av sämre tidtabeller, längre transporttider för alla och mer störningar. Därför måste mer av de prognostiserade transportvolymsökningarna fördelas på väg- och sjötransporter. Det innebär att trafikarbetet med lastbil kommer att öka ännu mer än de 20-40 % som visas i figuren, med tillhörande negativa inverkan på olyckor, miljö och buller.

Redovisade trafikvolym, som omfattar stora ökning av såväl personbils- som lastbilsflöden, underskattar sannolikt trafikökningarna och relaterade, negativa, externa effekter.

Utan Norrbotniabanan ökar svårigheterna att höja förädlingsgraderna. Norrbotten har en kapitalintensiv industri med höga förädlingsvärden per sysselsatt, vilket är en förutsättning för att ge tillräcklig avkastning på satsat kapital. Under det senaste decenniet, slutet på 1990-talet och början på 2000-talet, har förädlingsgraderna i Norrbotten utvecklats 8 procentenheter sämre än landet i övrigt.

Med en kraftig volymökning kan dagens järnvägsterminaler visa brister i funktionalitet och deras lokalisering kan försvåra en funktionell användning med begränsade expansionsmöjligheter. Vidare kan det finnas brister avseende antingen lastnings- och lagringsmöjligheter eller tillfarts- och utfartsmöjligheter i anslutning till terminalerna, eller bådadera.



Figur 9 Fordonsflöden längs Norrbotniabanesträckningen, genom-snittliga ÅDT-värden 2006 och tillväxtnivåer till 2020.¹⁹

¹⁶ Norrbotniabanegruppen [2005]

¹⁷ Green Cargo [2008]

¹⁸ Gustafsson [2009]

¹⁹ Railize [2009]. Bilaga Godstransporter

3.2. Godstransporter med Norrbotniabanan

Med Norrbotniabanan i drift år 2020 mellan Umeå och Luleå bedöms situationen bli radikalt förändrad för näringslivet i regionen. Simuleringar med Samgods-modellen visar att om de befintliga flaskhalsarna i järnvägsnätet byggs bort, kan både prognostiserade och tillkommande transportvolymerna hanteras i järnvägssystemet. Företagen i Övre Norrland, som lämnat underlag till godstrafikstudien²⁰, bedömer att avsevärda transportvolymerna utöver dagens 6 miljoner ton/år med fördel kommer att flyttas över till järnväg, potentiellt upp till 3 miljoner ton/år omfattande dels överflyttade transportvolymerna, dels ökad produktion i Norrland. Enligt Banverket²¹ uppskattas volymökningen till mer moderata 1.7 miljoner ton. Störst volym kommer från Kiruna och Gällivare (malm) samt Luleå (förädlade stålämnen).

Norrbotniabanan tillsammans med stambanan genom Övre Norrland erbjuder i praktiken ett dubbelspår för godstransporterna. Transportköparna anser att detta leder till högt värderade kvalitetshöjningar för järnvägssystemet i form av:

1. lägre kostnader
2. punktlighet
3. tillgänglighet
4. flexibilitet
5. säkerhet.

Viktigt är också att förädlingsgraden kan höjas i Norrland (exempelvis lastbilshytter, malm- och metallindustri samt pappersindustri) vilket leder till högre tillväxt och bättre konkurrenskraft jämfört med låglöneländer. Att höja förädlingsgraderna kräver kompetensförsörjning, goda resmöjligheter och effektiva godstransportsystem. Det

bör sannolikt också vara betydelsefullt för att upprätthålla bilden av Sverige som en utvecklad industrination. Satsningen på effektiva transportsystem genom bland annat Norrbotniabanan i kombination med goda omlastningsmöjligheter är betydelsefull för att skapa ett flexibelt, intermodalt transportsystem.

Trafiksäkerheten och -miljön längs E4 förbättras genom klimatsäkra transporter på järnväg som effektivt sväljer såväl prognostiserade som överflyttade godsflöden.

Utöver baninvesteringar är det avgörande att kompletterande investeringar görs i kombiterminaler och rangerbangårdar så att kostnadseffektiva omlastningar möjliggörs. Sådana investeringar är inkluderade i Banverkets kalkyl där det behövs, ganska omfattande i Skellefteå och endast små förbättringar i Umeå och Luleå. I framtiden kan man förvänta sig prioritering, och en ökad koncentration, av terminalfunktioner till lokaliseringar:

1. som ger hög tillgänglighet till marknaden,
2. är lätta och snabba att nå med hög tillförlitlighet, och
3. med intermodala terminaler för att möjliggöra strukturförändringar.

Vidare bör industrispårsanslutningarna till företagen längs Norrbotniabanan utredas i dialog med företagen.

3.3. Marknadsanalys

3.3.1. Intervjuer

Syftet med marknadsanalysen var att intervjua ett antal viktiga aktörer inom godsrelaterade verksamheter för att få deras syn på Norrbotniabanan. Ett begränsat antal personer/företag har intervjuats för komplettering av befintliga studier.

²⁰ Norrbotniabanegruppen [2005]

²¹ Banverket [2007]

Som utgångspunkt för detta arbete har tidigare gjorda godsrelaterade studier legat som grund. Under intervjuer med personer anknutna på något sätt till arbetet kring Norrbotniabanan, har speciellt två studier utpekats för sin relevanta och med gällande uppfattningar överensstämmande beskrivning av framtidssynen²².

I intervjuerna som gjorts ser personer och företag en stor potential i framtida, effektivare godstransporter på järnväg om Norrbotniabanan byggs med utökad kapacitet, närhet till godsterminaler och effektivare godsflöden österut (Finland/Ryssland/Öst Europa).

Under intervjuerna har det framkommit att om inte kapaciteten på järnvägen utökas finns stora risker att företag mer eller mindre tvingas att utlokalisera verksamheten, eller kommer att tvingas fortsätta nyttja mindre miljövänliga transportslag. Exempel finns redan där företag tvingats etablera sig på andra orter för att säkra transporter till kunder och minska transportkostnaderna. Det finns även fall där företag vill flytta över sin godstransport till järnväg idag men på grund av kapacitetsbrist inte kan. Dessa företag vill förutom att säkra transporter idag även kunna se att de kan växa med det valda transportslaget i framtiden. De flesta företag som intervjuades är beroende av att kunna öka transportvolymerna över tiden. De är oroad för de kapacitetsbegränsningar som finns redan idag och som hotar vidare expansion. För att delvis kunna möta efterfrågan hos en del företag i regionen idag, genomförs prov med att köra längre och tyngre tåg på stambanan genom Övre Norrland. Detta har inte varit så lyckat, exempelvis på grund av stora lastförskjutningar, eftersom stambanan är för kurvig samt har för stor lutning.

En del av de intervjuade företagen lyfter även fram närheten till godsterminaler som en viktig parameter för att bland annat minska transportarbetet och -tiderna samt minska de totala ledtiderna. Ett företag exemplifierade med att de måste skicka godset till terminalen i Luleå/Gammelstad ena dagen på lastbilar för att nästa dag se godset transporteras förbi utanför på järnväg söderut. Den extra transportsträckan för godset blir ca 15 mil. De och andra företag i trakten skulle i ökad utsträckning välja järnvägen för sina transporter med tillgång till en terminal i närheten av sin verksamhet. Kommunen i Älvsbyn har bildat ett bolag för att studera möjligheten att bygga en terminal. Ett antal andra inlandskommuner genomför liknande studier för att skapa förutsättningar för industrierna i regionerna att flytta godstransporter från lastbil till järnväg.

3.3.2. Botniska korridoren

De fyra Norrlandslänens systemanalys med studien om Botniska korridoren ([2008]) visar att Norrbotniabanan är en viktig del av densamma. Botniska korridoren är enligt rapporten en strategiskt viktig transnationell länk i Europas godstransportsystem. Den går på såväl svensk som finsk sida och binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Korridoren knyter samman NEW (North East West corridor) inom Northern Axis med Nordiska triangeln.

²² Norrbotniabanegruppen [2005] och Green Cargo [2008]



Figur 10 Botniska korridoren. Källa (Infraplan [2008])

I Ryssland finns det stora råvarutillgångar i form av skog, malm och mineraler. När Norrbotniabanan blir klar kommer delar av transporterna av de ryska råvarutillgångarna att kunna gå via Sverige ner till västra Europa. Arbetet med Botniska korridoren överstämmer väl

med behovet hos en del av de intervjuade företagen, dvs att kostnadseffektivt kunna transportera gods på järnväg österut samt förse regionen med råvaror i ett mer internationellt perspektiv.

För ett stort antal av de intervjuade företagen är det även viktigt att kunna transportera godset på det miljövänligaste sättet till kund. Redan idag finns ett starkt intresse från konsumenterna att kunna göra klimatsmarta val. Företag som kan visa ett effektivt arbete för att minska klimatpåverkan har en rejäl konkurrensfördel.

Ett antal företag säger sig även vara beredda att bidra ekonomiskt till en ny järnväg. De säger att de har ekonomisk kraft att göra detta om det skulle visa sig vara en bra affär för dem, exempelvis att de får lägre transportkostnader.

En annan sak som lyfts fram av företag i regionen är att godstransporter och ökad kapacitet på järnvägen lyfts till en nationell nivå. Exempel på detta är att godset måste garanteras leverans i tid ända fram till slutmålet (kunden), att containrar inte transporteras tomma tillbaka samt att transportkostnaden ses över. Ett företag föreslog angående transportkostnaden att det borde vara samma kostnad oberoende av sträcka som godset transporteras, i analogi med portot för brev. Norrbotniabanan måste alltså även ses från ett nationellt perspektiv och inte enbart från ett regionalt/lokalt perspektiv.

De intervjuade företagen lyfte också upp att godstransporter på järnväg har i dag ett antal problem som delvis förklarar varför marknadsandelen inte ökar. Dessa listas i kapitel 4.3.1, medan förbättringarna listas i kapitel 4.3.2.

4.3.1 Transportssystem utan Norrbotniabanan

Problemen som lyfts fram med dagens transportsystem beskrivs nedan.

Driftssäkerhet. Det kostar för mycket att vänta på försenade transporter. Blir det problem på stambanan genom Övre Norrland idag så står godset stilla ifall alternativa mindre miljövänliga transportsätt inte finns. En aspekt på driftsäkerhet som kom upp under en av intervjuerna var att en lokförare inte kände samma ansvar för att godset kom fram i tid som en lastbilschaufför. Exemplet avsåg att om en vagn av någon anledning inte kunde transporteras vidare, så ålåg det inte lokföraren att säkerställa den fortsatta transporten, utan han kopplade endast loss vagnen vid närmaste lämpliga station. En lastbilschaufför å andra sidan åtgärdade snarast problemet med lastbilen så att transporten kunde fortsätta.

Tillgänglig kapacitet. Finns inte tillgänglig kapacitet är risken stor att företag utlokaliserar delar av verksamheten närmare marknaden eller att andra transportslag tar över transporterna.

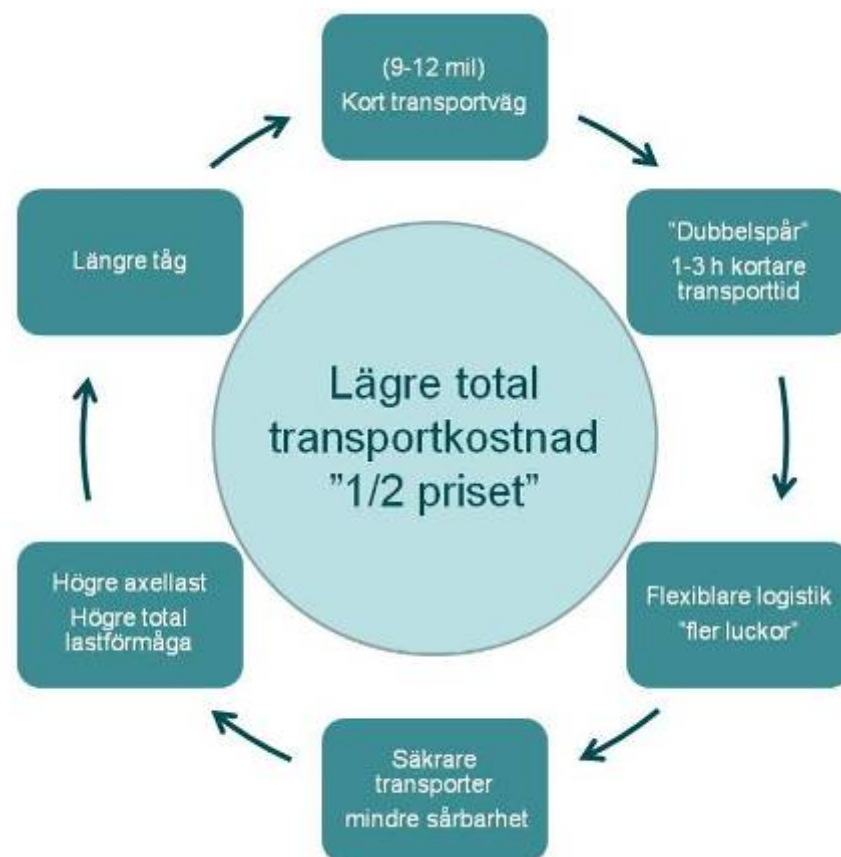
Genomsnittshastighet. Hastigheten på den enkelspåriga stambanan genom Övre Norrland är låg beroende på många möten och väntetider, samt betydande höjdskillnader och mycket kurvor.

Flexibilitet. Missar man en avgångstid, så är det stora svårigheter att leverera godset i tid, och i många fall till och med omöjligt att leverera det försenade godset överhuvudtaget.

Transportkostnader. Kostnaderna blir höga på stambanan genom Övre Norrland på grund av låga genomsnittshastigheter, låga

lastvikter och krav på hög dragkapacitet per ton. Varför inte göra Sverige rundare, samma kostnad oberoende avstånd?

Informationshanteringen. Företag måste så fort som möjligt bli informerade om större förseningar så att de har möjlighet att snabbt vidta åtgärder.



Figur 11 Visar de positiva effekterna som Norrbotniabanan bidrar till

4.3.2 Transportssystem med Norrbotniabanan

Hur situationen påtagligt förändras till det bättre med Norrbotniabanan presenteras nedan.

Driftssäkerhet. Godset kan transporteras en alternativ sträcka ifall den ordinarie järnvägssträckan av någon anledning tillfälligtvis är oframkomlig.

Tillgängliga kapaciteter. Kapaciteten höjs till en tillräcklig nivå för överskådlig tid med ett dubbelspår på distans, högre lastvikter, högre hastigheter och samtidigt mindre dragkraftsbehov.

Genomsnittshastighet. Norrbotniabanan ger väsentligt snabbare godstransporter, vilket är centralt för godsslag som kräver snabba och pålitliga transporter. Resultatet uppnås främst genom väsentligt färre möten och mindre väntetider. Banan har också mindre lutningar och större kurvradier.

Flexibiliteten. Med betydligt fler avgångar blir det enklare för kunderna att anpassa sina behov till tidtabellerna.

Transportkostnader. Norrbotniabanan bidrar till billigare transporter till följd av bland annat minskade tågdragningskostnader och kortare transportsträckor. Järnvägsavstånden från kuststäderna i Övre Norrland till resten av Sverige kortas cirka 100 km eftersom tågen inte behöver dras en *icke-produktiv* sträcka för att nå stambanan.

Informationshanteringen. Företagens informationsbehov avseende transporternas status måste lösas av de operatörer som anlitas. Det blir ingen automatisk förbättring med Norrbotniabanan.

3.4. Samhällsekonomi

Samhällsekonomiska kalkyler och beräkningar genomförda av Banverket²³ visar på stora nyttor på godstrafiksidan till följd av Norrbotniabanan. Problemen med dagens befintliga stambana: kapacitetsbrist, långa transporttider, långa transportvägar samt ett sårbart enkelspårssystem reduceras med åtgärden.

Den största nyttan i de samhällsekonomiska kalkylerna utgörs av att transportavstånden och transporttiderna minskar med Norrbotniabanan vilket i sin tur minskar kostnaderna för att transportera gods på järnväg. I princip beräknas nyttan som summa nettointäkter med Norrbotniabanan jämfört med summa nettointäkter utan banan. Transportkostnaderna med järnväg minskar med ca 20 öre för varje reducerad tonkilometer²⁴ som avståndsminskningarna möjliggör²⁵. Vidare minskar transportkostnaderna per enhet på Norrbotniabanan ytterligare 25 % som en följd av högre lastvikter och hastigheter samt lägre energiåtgång orsakad främst av mindre lutningar på banan. Avsevärda nyttor uppstår också när lastbilstransporter som kostar ca 40 öre per tonkilometer kan flyttas över till järnväg med en kostnad uppgående till knappt 15-20 öre per tonkilometer. En väsentlig del av kostnadsminskningen avser reduktionen av externa effekter: miljöbelastning och trafikolyckor.

Norrbotniabanan ger med lägre transportkostnader ökade möjligheter för godstransportköpare att välja kostnadseffektiva och klimatsmarta transportlösningar.

²³ Banverket [2007]

²⁴ Tonkilometer = ett transportarbetsmått som anger summerade produkter av antal transporterade ton och transportavstånd

²⁵ Edwards [2009]

Tabell 1 Översiktlig samhällsekonomisk kalkyl för gods baserad på data från godstrafikstudien och Banverket samt kostnader från BVH 706 (Banverket [2005]) enligt modell från Edwards [2009].

	Godstransporter med järnväg		Nygenererade transporter (75 % överflyttat från väg till järnväg)	
	Avstånd [km]	Mängd [Mton]	Avstånd [km]	Mängd [Mton]
Utan Norrbotniabanan	600	5.5	600	
Med Norrbotniabanan	500	5.5	500	1.7
Samhällsekonomiskt netto [Mkr/år]	151		139	
Årligt överskott fr o m 2020. Ökar med 0.6 % per år under 40 år.				
Nuvärde 2010 [Mkr]	4466			

Effekterna i den samhällsekonomiska kalkylen illustreras i tabell 1. Efterfrågevärden är baserade dels på godstrafikstudien²⁶, dels på Banverkets mer restriktiva bedömning av efterfrågeökningen. Järnvägskostnaderna på Norrbotniabanan antas reducerade med 25 % till 15 öre/ tonkilometer för transporter på de 150 km²⁷ som utförs där. Avståndsreduktionen från 600 till 500 km avser det faktum att behovet av transporter mellan kuststäderna och stambanan genom Övre Norrland, försvinner. Jämfört med utfallet på drygt 6000 Mkr i samhällsekonomisk nytta²⁸, så underskattas nyttan i föreliggande exempel (den är 4466 Mkr). För att förstå skillnaden krävs en detaljerad genomgång av förutsättningarna. Sannolika förklaringar är skillnader i kostnader, avstånd och transporterade volymer.

Dagens sårbara enkelspår i övre Norrland tillsammans med de stora, värdefulla, godsvolymer som transporteras där gör att potentiella

²⁶ Norrbotniabanegruppen [2005]

²⁷ Av de genomsnittliga 500 km som godset transporteras antas i genomsnitt 150 km utföras på Norrbotniabanan.

²⁸ Se Banverket [2007] och rapportbilagan Railize [2009].

kostnader för stopp och avbrott i trafiken är höga. Dubbelspårseffekten med Norrbotniabanan tillsammans med befintlig bana gör att leveranssäkerheten ökar för företag som använder järnväg för sina godstransporter. Den förbättrade punktligheten gör att produktionsbortfall, kostnader för ersättningstransporter, viten och badwill kan undvikas. Nyttan av ett minskat antal stopp i transporterna är givetvis svår att kvantifiera i monetära termer, men kan på en hårt konkurrensutsatt marknad vara av stor vikt och i extremfallet det som avgör ett företags överlevnad. De förbättringar i godstrafikutbud som Norrbotniabanan möjliggör leder för vissa företag till en starkt möjlighet att konkurrera på större marknader, främst Europa. Effekterna blir ökade produktionsvolymer med positiva effekter på omsättning och resultat. Normalt anser man inte att ökade produktionsvolymer bör ingå i den samhällsekonomiska kalkylen därför att det vanligen avser omfördelning av produktion mellan företag. I ett svenskt perspektiv gäller inte detta för Övre Norrland i alla avseenden, eftersom EU i övrigt har underskott på råvaror och stort behov av produktion för att förbättra den europeiska handelsbalansen. Norrbotniabanan ger med minskade transportkostnader och högre leveranssäkerhet ökade möjligheter till utveckling och tillväxt för näringslivet i Sverige och Europa.

Utöver de nyttor som godstrafiksektorn och näringslivet kan tillgodoräkna sig, görs stora miljövinster när utsläppen av luftföroreningar och klimatgaser från lastbilar kraftigt minskar med överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Norrbotniabanan bidrar alltså påtagligt till att motverka klimatförändringarna.

Sammanfattningsvis bidrar en Norrbotniabana mycket aktivt till en samhällsekonomiskt lönsam investering. Nyttan från godstransportdelen i kalkylen uppgår till minst 30-35 % av den totala nyttan, vilket är ovanligt högt jämfört med andra järnvägsinvesteringar: Då inkluderas ändå inte de dynamiska effekter som förväntas av en

kraftfull infrastruktursatsning på Övre Norrland i form av en modern järnväg som ger effektivare och miljöanpassade transporter.

3.5. Fortsatt arbete

Ett fortsatt arbete bör inriktas på att komplettera kalkylerna genom att undersöka effekterna av eventuella underskattningar av överflyttade och nygenererade transporter. Sådana analyser bör omfatta jämförande studier avseende effekten av stora järnvägsinvesteringar på andra ställen i Sverige.

Vidare kan man i mer detalj undersöka de värderingar, kostnader och principer som använts i kalkylen. Vad skulle andra värderingar ge för utslag i kalkylen? Principerna för beräkning av kundnyttan avseende överflyttning av gods bör omfatta hela kostnadsskillnaden mellan ex vis lastbil och järnväg, inte endast nyttor som uppstår inom respektive transportslag. Huruvida den principen följts i Banverkets kalkyl bör undersökas.

En ingående planering bör genomföras av godsterminalers lokalisering och funktion utefter Norrbotniabanan. Även en något utökad marknadsstudie med möjliga företag för kombi/trailertrafik på järnväg kan vara intressant att utföra.

3.6. Referenser

Edwards H (2009): *Samhällsekonomi för Stockholm Kombiterminal Norr: Rosersberg*, PM 2009-03-09, Vectura.

Banverket (2005): *BVH 706: Beräkningshandledning – Hjälpmedel för samhällsekonomiska bedömningar inom järnvägsektorn*, Borlänge.

Banverket (2007): *Norrbotniabanan – Samhällsekonomisk kalkyl*, PM 2007-05-03.

Banverket (2008): *Dataunderlag för samhällsekonomisk kalkyl 2009*.

Green Cargo (2008): *Hållbara transporter för framtiden*, Svetsarvägen 10, Solna (info@greencargo.com).

Norrbotniabanegruppen (2005): *Godstrafikstudie Norrbotniabanan*, Slutrapport, 30 november (projektledare Kristina Falk).

Interplan(2008): *Botniska korridoren – översiktlig, inledande studie av förutsättningar och samhällsekonomi*, slutrapport

Railize (2009): *Godstransporter*. Bilaga till kapitel 3.

SIKA (2004): *SAMPERS OCH SAMGODS - Nationella modeller för prognoser och analyser inom transportsektorn*, Modellbeskrivning, April.

Tomas Gustafsson (2009): *Personlig kommunikation*, Banverket.

Trafikverken (2008): *Prognoser för godstransporter 2020*, PM från Åtgärdsplaneringen 2008.

Transportindustriförbundet: *Godstransporterna, näringslivet och samhället*, Sveriges Transportindustriförbund.

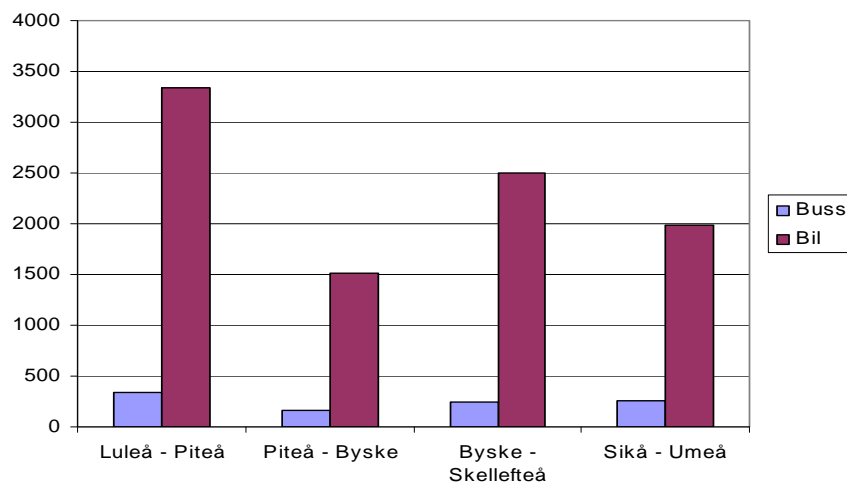
SCB (2009): *Regionalräkenskaper*, www.scb.se

Länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbotten (2008): *Analys av Norrbottniska och Västerbottniska Naturresursers betydelse för hållbar tillväxt*.

4. Persontrafik

4.1. Resande idag

Idag går inga resandetåg dagtid mellan Umeå och Luleå. Järnvägens nuvarande sträckning och banans låga standard gör att förutsättningarna att driva persontrafik saknas. Länstrafiken i Västerbotten och Norrbotten har samordnad busstrafik som går att utnyttja för resor mellan kommunernas centralorter. Restiden med buss är dock i jämförelse med bil lång. Det innebär att i stort sett allt dagligt resandet längs norrlandskusten mellan Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå sker med bil.

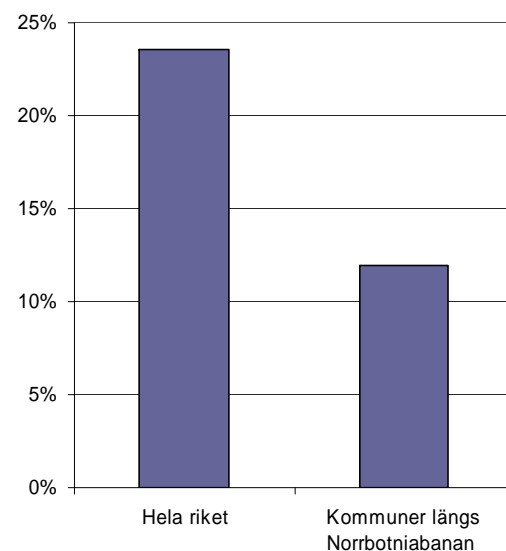


Figur 12 visar antal resor i 1000-tal per år med bil och buss i över redovisade delsträckor. Källa: Banverket, 2008-03-06

E4:an binder samman de fem kommunerna och tillgängligheten från motorvägen till respektive kommuncentrum är hög. Vägen har förhållandevis hög standard men det finns fortfarande vissa utbygg-

nadsbehov. Det stora avstånden mellan kommunerna begränsar dock möjligheterna att utnyttja motorvägen för daglig pendling och en fortsatt regionförstoring kan där med inte baseras på bil som huvudfärdmedel.

Den begränsade möjligheten att pendla mellan kuststäderna syns tydligt i SCB:s arbetspendlingsstatistik. I snitt för hela riket pendlar mellan 20-25 % av befolkningen till en arbetsplats i en annan kommun. Motsvarande siffra för kommunerna längs den tänkta Norrbotniabanan är drygt hälften.



Figur 13 visar i procent hur många sysselsatta som har sin arbetsplats inom en annan kommun (Källa: SCB 2006)

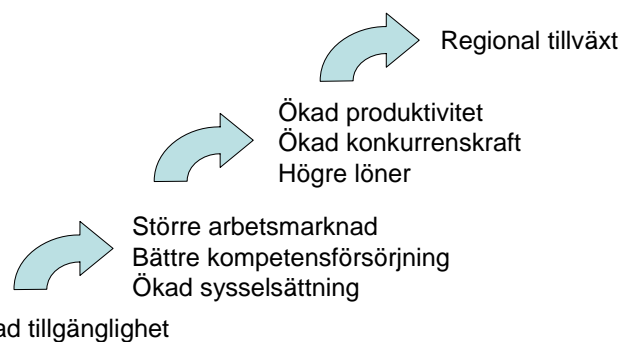
4.2. Tillgänglighet och regional utveckling

Under de senaste 30-40 åren har utvecklingen mot färre och större arbetsmarknader varit tydlig. År 1970 fanns det i Sverige 187 lokala arbetsmarknadsregioner (LA), 2007 var motsvarande antal 78 st.

Tendensen är att de stora LA-regionerna växer medan de mindre minskar i storlek eller integreras i de större. Utvecklingen under kommande 20-30 år förväntas vara den samma²⁹.

I Västerbotten och Norrbotten har inte den regionförstoring vi sett i övriga landet varit lika påtaglig. Bilens potential som regionförstörare utnyttjas redan fullt ut och LA-regionerna har idag i stort sätt samma geografiska täckning som de hade 1980. Sträckan Umeå – Luleå utgör enligt SCB:s definition av 3 LA-regioner, Umeå/Robertsfors, Skellefteå samt Piteå /Luleå/Boden (figur 15).

Regionförstoring är i huvudsak en arbetskraftsförsörjningsfråga och utvecklingen mot större regioner drivs av en strävan att öka regionens konkurrenskraft. Tillgängligheten till arbetsmarknad, arbetskraft och högre utbildning är av avgörande betydelse



Figur 14 visar hur ökad tillgänglighet bidrar till regional tillväxt



Figur 15 visar LA-regioner 1980 samt 2006. Utvecklingen är starkt begränsad. Källa: SCB

Längs kusten i Västerbotten och Norrbotten är förutsättningarna att öka den regionala tillgängligheten starkt begränsade med befintlig infrastruktur. Utan åtgärder innebär det att regionernas konkurrenskraft relativt sett kommer att försvagas. Detta sker dels genom att övriga regioner fortsätter att växa och dels, sannolikt också genom en utflyttning av högre kompetens till andra regioner.

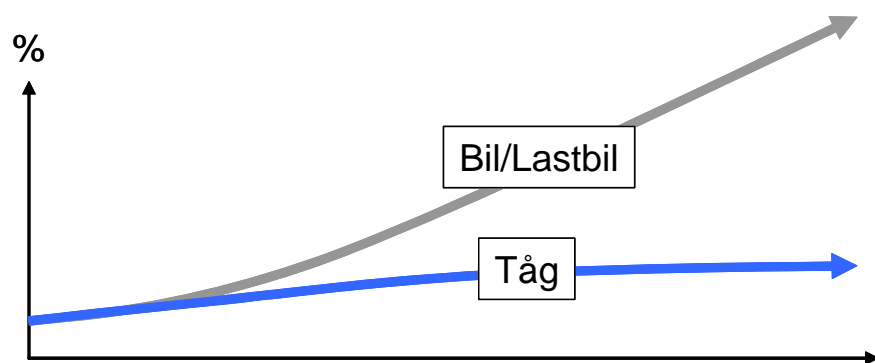
För att nå målet om större arbetsmarknadsregioner är det viktigt öka tillgängligheten för att därigenom stärka sambanden inom och mellan de olika LA-områdena. Det också viktigt att den nationella och internationella tillgängligheten stärks. Det förutsätter dock en

²⁹ Långtidsutredningen 2008

utveckling av transportsystemet och järnvägen kommer då få en viktig och möjligen avgörande roll för tillväxten i hela Västerbotten och Norrbotten.

4.3. Framtida resande utan Norrbotniabanan

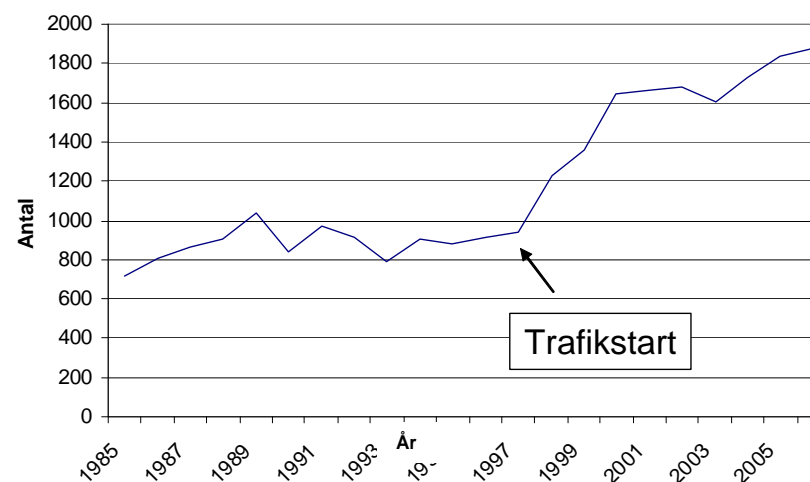
Med eller utan Norrbotniabanan kommer det sammanlagda resandet att öka. Trafikverkens prognoser visar att bilresandet längs kusten kan komma att öka med så mycket som 40 % fram till år 2020. Även flygresandet kommer att öka kraftigt vilket går tvärt emot Luftfartsverkets prognos för övrigt inrikesflyg vilket förväntas minska. Utvecklingen skapar ett beroende av fossila bränslen och därmed en ökad sårbarhet. En liter bensin kostar idag 12 kr (maj 2009) och priset har under det senaste året varierat mellan 10 - 14 kronor. Framtida höjningar av bränslepriserna och en accelererande klimatpåverkan kommer att stärka de negativa effekterna av dagens brister i infrastrukturen.



Figur 16 Figur 16. Visar en möjlig resandeutveckling om Norrbotniabanan inte byggs.

4.4. Framtida resande med Norrbotniabanan

Svealandsbanan och Mälmarbanan är tydliga exempel på den effekt en utbyggnad av järnvägen kan få för resandet mellan de orter som berörs. Efter det att banorna byggdes ut och åter öppnade för trafik hösten 1997 ökade resandet kraftigt. Utbyggnaden av Mälmarbanan möjliggjorde en utökad turtäthet och en restidsminskning från ca. 1 timme och 20 minuter till ca 1 timme. Den totala arbetspendlingen³⁰ i relationen Västerås – Stockholm ökade då med över 80 % på några få år. Utvecklingen på Svealandsbanan var ännu kraftigare. Jämfört med den gamla banan sker idag 6-7 gånger fler resor. En omfattande arbetspendling har uppstått mellan bl.a. Eskilstuna och Stockholm, en relation som tidigare var allt för tidskrävande för att möjliggöra ett frekvent resande.



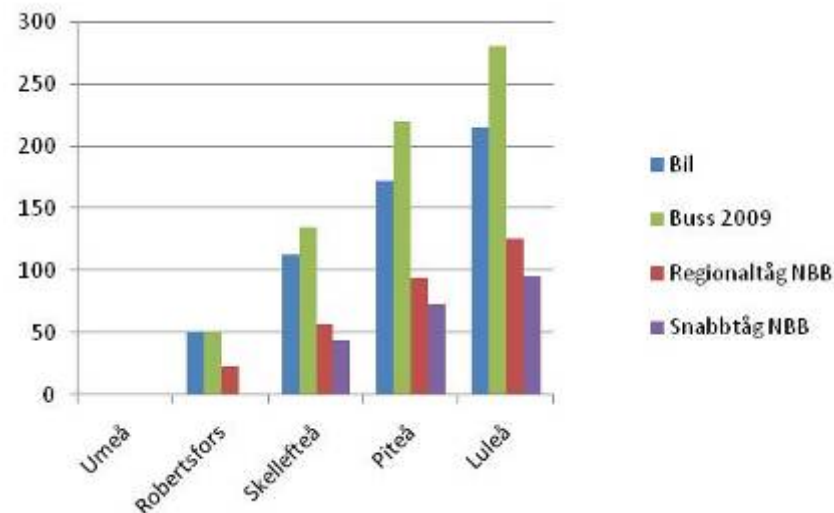
Figur 17 visar antal pendlare (tåg + bil + buss) per dag mellan Västerås och Stockholms stad. Källa: SCB:s pendlarstatistik

³⁰ Siffrorna är hämtade från SCB:s statistik för arbetspendling och avser alla färdmedel. Resandeeffekten med tåg är sannolikt klart högre.

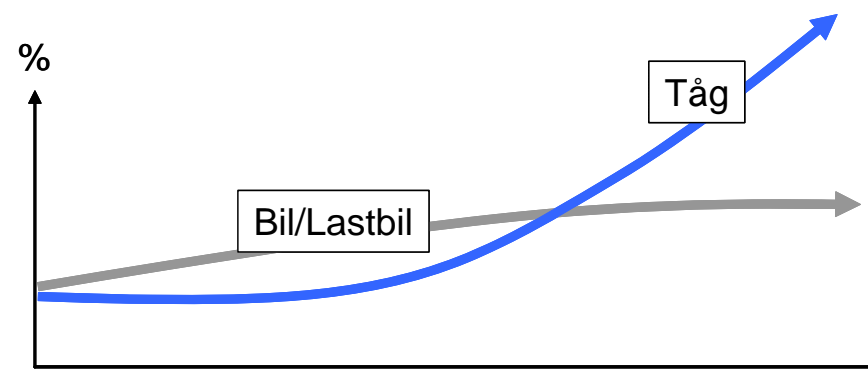
Trafikförsörjningen längs Svealandsbanan innan invigningen 1997 påminner om dagens situation längs kusten i Västerbotten och Norrbotten. Bilberoendet var starkt och det kollektiva trafikutbudet utgjordes av buss vars restider, jämfört med bil, var långa. Förutom att radikalt förbättra det regionala rasandet kommer dock Norrbotniabanan möjliggöra fler transportfunktioner än vad Svealandsbanan har gjort. Utöver den regionala pendlartrafiken längs kusten kommer banan också att bli en del av ett större trafiksystem med koppling till Malmbanan, Haparandabanan och Botniabanan. Tjänsteresor över dagen på avstånd mellan 40-60 mil blir möjliga och ett flertal flyglinjer kan där med ersättas med tåg. Banan kommer även användas för de långväga nattågen. Med kortare restider kan dessa linjer förlängas norr ut mot Gällivare och Kiruna och marknadsunderlaget kommer därmed att växa.

Erfarenhet från satsningarna på tågtrafik i Mälardalen har också visat att pendlarresenärerna på tåg är beredda att lägga mer tid på resan jämfört med bilisten. En förklaring är att tågresan har högre komfort och en annan är att resenären ofta har möjlighet att förlägga en del av arbetstiden på tåget.

Med Norrbotniabanan kommer restiderna mellan kommunerna att sjunka kraftigt. Restiden mellan Umeå och Luleå med snabbtåg blir 95 minuter (med stopp i Skellefteå och Piteå). Motsvarande resan med bil tar nästa tre och en halv timme! Omvänt kan man säga att resenären kommer hinna mer än dubbelt så långt på samma restid. Det innebär att varje enskild kommuns tillgängliga omland kommer att växa markant och att de regionala arbetsmarknaderna kommer att integreras och stärkas. Allt annat än ett kraftigt ökat resande till och från samt i stråket mellan Umeå och Luleå skulle därför vara anmärkningsvärt.



Figur 18 visar restider i minuter från Umeå till övriga kommuncentra längs Norrbotniabanan. Restider med tåg är hämtade från Banverkets trafikeringsscenario



Figur 19 visar hur resandet kan förändras om Norrbotniabanan byggs

4.5. Trafikering Persontåg

4.5.1. Dagtrafik

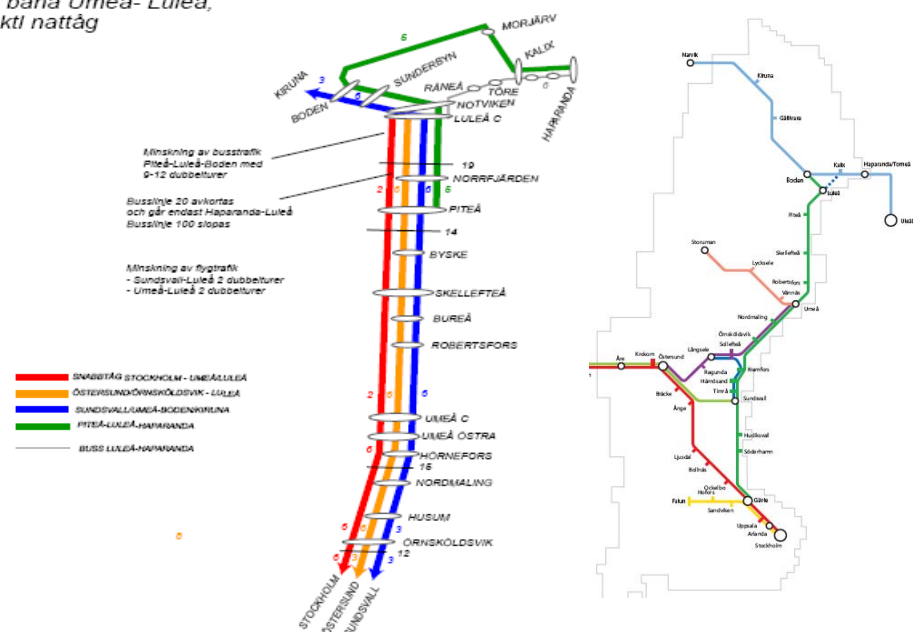
Banverket har tagit fram ett trafikeringsscenario för Norrbotniabanan år 2020 där banans olika trafikfunktioner framgår (nattågen är dock exkluderade). Förutom det regionala tågen med relativt täta uppehåll antas banan även trafikeras av snabbtåg (250km/h). Antal uppehåll längs banan får stor betydelse för restiden och en avvägning måste därför göras mellan regional och interregional tillgänglighet. Olika varianter av trafikeringen kan därför tänkas, t.ex. ett mer renodlat snabbtågsupplägg där tågen enbart stannar vid regioncentra (Umeå och Luleå). I trafikeringsscenarioet går regionaltågen i timmestrafik medan snabbtågen enbart går med två turer per dag.

4.5.2. Nattågstrafiken

Det är i dagsläget svårt att avgöra hur nattågstrafiken kommer att utvecklas framöver. Vi kan konstatera att det rör sig om betydande resandevolymer som reser till och från Norrlands inland, Malmfälten och med anslutningar till och från kusten. Trots att inrikesflyget utvecklats sedan i början av 1970 talet, med jetflyg, fler destinationer, lågprisflyget och konkurrens mellan flera flygbolag så består Nattågstrafiken. Trafiken har upphandlats av Rikstrafiken och underskottstäckningen har dessutom stegvis minskat i takt med att trafiken effektiviserats (upphandling i konkurrens).

Gamla Affärsverket SJ har rollen att vara vagnägare och har i det närmaste rustat upp vagnparken med moderna sov- och liggvagnar, som hyrs ut till den operatör (fn SJ Ab) som innehar avtalet.

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



Figur 20 visar Banverkets trafikeringsscenario för Norrbotniabanan år 2020. Kartan tillhöger ger en översikt över hela trafiksystemet Norrtåg trafikeras. Källa: Banverket och Norrtåg

När Norrbotniabanan är färdigställd ökar Nattågstrafikens marknadsunderlag påtagligt. Det blir också intressant att på olika sätt förbinda Norrlandskustens städer och Jämtland med storstadsområdena. Etablerandet av Ådalsbanan och Botniabanan kommer att ge en indikation vilken marknadsutveckling som kan förväntas.

På kontinenten finns ett sammanhängande system med bilfåg. Med dessa kan personbilar medsändas nattågsresenären. Ca 30 000 biltransporter per år görs också på detta sätt i Finland. VR har dessutom investerat i en helt ny vagnpark med dubbeldäckare och nya biltransportvagnar.

Vår bedömning är att Nattågstrafiken går att utveckla med en Botniastambana, det återstår att se vilken investeringsvilja tågoperatörerna har för denna typ av trafik.

4.6. Trafikekonomi

Enligt tågoperatörerna (SJ och Norrtåg) finns goda förutsättningar för att driva lönsam persontrafik längs Norrbotniabanan³¹ redan från trafikstart. Även tidigare genomförda trafikekonomiska analyser³² visar att trafiken på sträckan Umeå – Luleå kommer att bli företagsekonomiskt lönsam. Beräkningarna visar att det trafikekonomiska nettot kan bli upp till 30 Mkr per år. Det innebär att trafiken inte kommer att vara beroende av stöd i form av subventioner från samhället och att potentialen för en fortstat utveckling med t.ex. fler avgångar finns. En stor fördel jämfört med t.ex. trafiksystemen i Mälardalen är att resandet sannolikt blir jämt fördelat i båda riktningarna.

Nattågstrafiken är redan idag lönsam och möjligheten att förlänga linjerna norrut genom att korta restiderna tillgängliggör ett större marknadsunderlag.



Figur 21 Vision över framtida Nattågtrafik med en Norrbotniabana (Källa Norrtåg)

³¹ Bilaga persontrafik. Workshop ”Persontrafik på Norrbotniabanan”. Luleå 1 april 2009

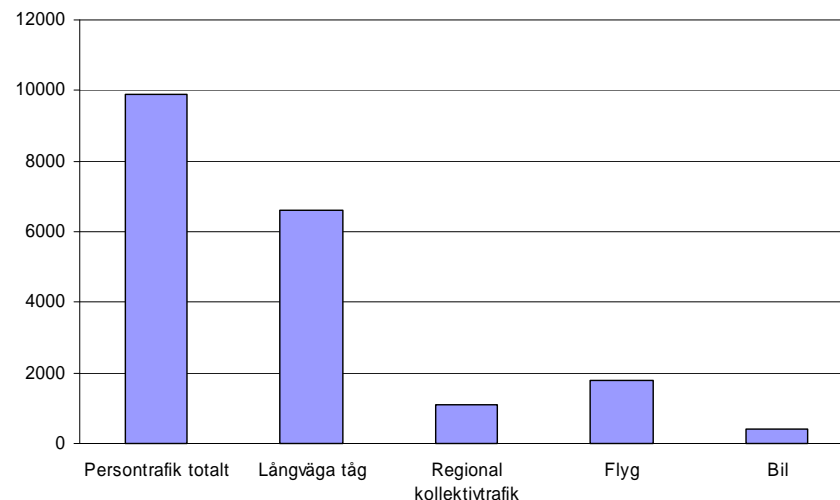
³² Snabbtågtrafik i Norra Norrland, ÅF-infraplan 2006

4.7. Resandeprognos och samhällsekonomi

För resandeprognoser och samhällsekonomiska kalkyler använder Banverket modellverktygen SamPers och SamKalk. Prognosmodellen (SamPers) är skattad utifrån ett verkligt resande och hur resenärer reagerar på uppmätta förändringar av t.ex. ett trafikutbud. Som nämnts ovan är förutsättningarna för persontrafik mellan Umeå – Luleå med dagens järnväg begränsade vilket avspeglas i restider och turtäthet. Det blir därmed mycket svårt för modellen att skatta de stora förändringarna en utbyggnad med Norrbotniabanan skulle medför. Modellresultaten bekräftar också dessa problem. Förväntade effekter på regionalt resande (kortare än 10 mil) uteblir nästan helt. Det långväga resandet (mer än 10 mil) med tåg ökar däremot kraftigt, bl.a. prognostiseras ett kraftigt ökat resande till Stockholm och Mälardalen.

Figuren nedan är hämtad från Banverkets pågående utvärdering av Norrbotniabanan och ska därför inte tolkas för hårt. Figuren visar ändå på de problem som finns i prognosystemet. Bland annat är det anmärkningsvärt att:

- de positiva effekterna för bil uppgår till nära hälften av nyttan från den regionala kollektivtrafiken (där tåg ingår)
- flyget genererar förhållandevis stora nyttor
- de långväga tågresandet ger så pass mycket större nyttor än det regionala



Figur 22 visar fördelningen av prognostiserade nyttor för Norrbotniabanan³³ (diskonterad nytta i miljoner kronor). Fördelningen mellan de olika nyttorna är anmärkningsvärd.

Banverket är medvetna om problematiken men saknar alternativa prognosmodeller för att bedöma effekten av en utbyggnad. På total nivå menar man dock att resandeutvecklingen i stråket är rimligt och Banverket har därför gått vidare och använt resultaten för att genomföra en samhällsekonomisk analys i arbetet med åtgärdsplaneringen. Arbetet pågår fortfarande (maj 2009) och det är oklart när det kommer att slutredovisas. Tidigare framtagen kalkyl³⁴ visar på en positiv samhällsnytta för Norrbotniabanan. Nettonuvärdeskvoten varierade då mellan 0,03 och 0,44 beroende på val av förutsättningar.

Förutom ovan beskrivna brister i modellverktygen har kritik också framförts mot modellernas snäva avgränsning. T.ex. hamnar värdet

³³ Norrbotniabanan. Preliminära resultat Sampers/Samkalk. Banverket 2008-10-23

³⁴ Banverket 2007-05-07

av regionalekonomiska effekter (t.ex. lokaliserings och arbetsmarknads- effekter) till stor del utanför modellerna och inkluderas därför inte i redovisningen av samhällsnyttan (NNK). Med hänsyn till att järnvägen byggs just för att stötta utveckling av näringsliv och samhälle är det en allvarlig begränsning. Även andra många gånger viktiga effekter lämnas utanför. Till dessa kan nämnas:

- Exploateringseffekter
- Förseningsvärden
- Buller
- Komfort

Både bristerna i tillämpade modellverktyg och dess begränsade snäva avgränsning gör sannolikt att nettonuvärdeskvoten underskattas. Inkluderas även dessa effekter i kommande samhällsekonomiska utvärderingar av Norrbotniabanan kommer nettonuvärdeskvoten sannolikt ges ett klart högre värde.

5. Genomförande av infrastrukturen

Söder om Umeå och norr om Luleå byggs järnvägen ut vilket skapar avsevärda förbättringar för att framföra trafik på järnvägen. Framtidens behov av ökade transporter på järnväg kan därmed tillmötesgå.

Syftet med en kapacitetsstark järnväg i norra Sverige accentueras av det behov som finns att sammanbinda de utpekade Europeiska transportkorridorerna ”Northern axis” och ”Nordiska triangeln”.



Figur 23 Karta över viktiga transportkorridorer

För närvarande pågår nybyggnation och upprustning i tre stora projekt i Västernorrlands-, Västerbottens- och Norrbottens län. De tre projekten är Botniabanan, upprustning av Ådalsbanan samt ny sträckning för Haparandabanan mellan Kalix och Haparanda inklusive upprustning av befintlig Haparandabana (Boden-Kalix).

Botniabanan är 19 mil lång och sträcker sig mellan Ångermanälven strax norr om Kramfors flygplats till Umeå via Örnsköldsvik. Ådalsbanan är 18 mil lång mellan Sundsvall och Långsele via Timrå. 13 mil av Ådalsbanan upprustas samt nyanläggs på två delsträckor där befintlig bana är allt för dålig. Trafikstart är planerad till hösten 2010 på Botniabanan och 2011 på Ådalsbanan. Kostnaden för Botniabanan är ca 13,2 miljarder kronor och för Ådalsbanan ca 6,6 miljarder kronor.

Den nya Haparandabanan är 42 km lång och trafikstart är planerad till 2012. Kostnaden för projektet, inklusive uppgradering av befintlig bana är ca tre miljarder kronor.

Älvpassager, broar och tunnlar är till stora delar byggnadstekniska och miljömässiga risker medan stadspassagerna även inkluderar att finna rimliga och genomförbara lösningar i samarbete med de berörda kommunerna. Stadsbyggnadsfrågorna kopplade till den nya järnvägen är viktiga frågor som kräver ett gott samarbete och en god samordning med den kommunala planeringen.

Byggnadstekniska risker kan reduceras i och med den fortsatta och fördjupade planeringen kring järnvägen då en större kunskap skapas kring dessa frågor.

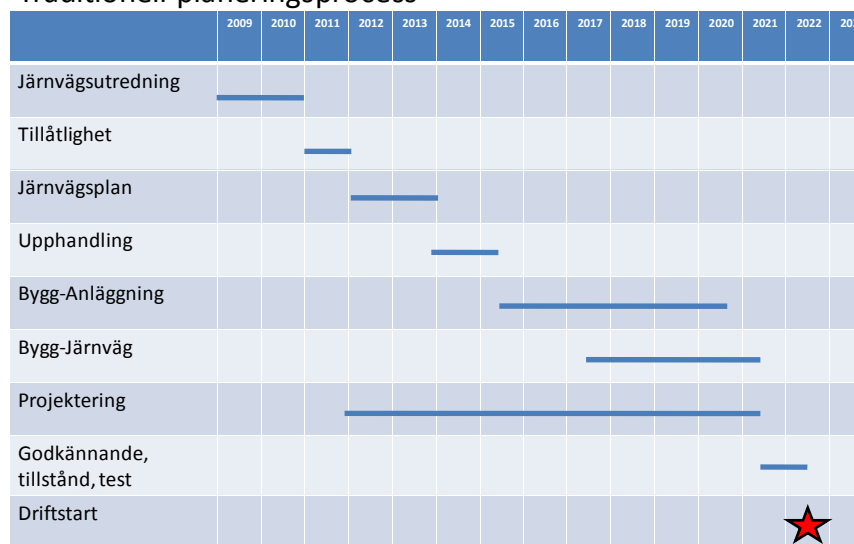
5.2. Genomförandeprocess

Med mål om driftstart 2018/2019 är indelning i etapper inte ett alternativ. Omfattande anläggningsarbeten måste påbörjas direkt på olika delsträckor vart efter planeringsprocesserna blir avslutade. Idag råder en något haltande planering då järnvägsutredning inte är påbörjad på två av fem delsträckor (Umeå-Robertsfors samt Piteå-Södra Gäddvik).

Traditionellt löper de olika planeringsprocesserna efter varandra. Efterföljande process påbörjas normalt inte innan föregående process är avslutad och lagd till handlingarna. Det finns dock exempel där järnvägsplan påbörjas innan tillåtlighet är given från regeringen, Mäljarbanan är ett sådant exempel. Järnvägsplanen är i detta fall påbörjad för den delen av projektet som inte är korridorskiljande. Anledningen till detta förfarande är stor tidspress där staten utlovat en färdig utbyggnad på delsträcka år 2014.

Nedan redovisas en tidplan för Norrbotniabanan som utgår ifrån den traditionella planeringsprocessen.

Traditionell planeringsprocess



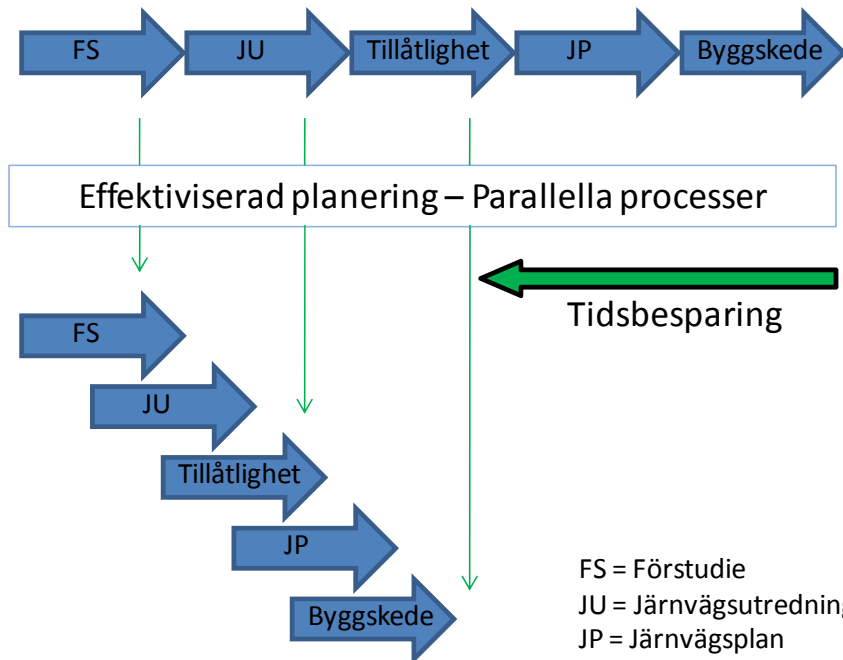
Figur 25 Visar tidplanen för Norrbotniabanan med den traditionella planeringsprocessen.

I tidplanen antas att de två resterande järnvägsutredningarna kan slutföras under 2010. Samtliga järnvägsutredningar går sedan till regeringen för tillåtlighetsprövning. Arbetet med järnvägsplaner kan påbörjas 2012 då tillåtlighet antas vara given, järnvägsplanerna slutförs 2013/2014. Upphandling kan därefter påbörjas och är antagen till 1,5 år. Med en total byggtid på sju år inklusive godkännanden, tillstånd och tester av banan kan den stå färdig för trafik i mitten av 2022. Inga överklaganden är inräknade i tidplanen.

Att anta att Norrbotniabanan kan stå färdig för trafik 2018/2019 utifrån den traditionella planeringsprocessen är ett orimligt antagande.

Parallella planeringsprocesser är nödvändiga för att Norrbotniabanan skall kunna stå färdig för trafik 2018/2019.

Traditionell planering – Linjär process



Figur 26 Visar hur en parallell planeringsprocess kan spara tid jämfört med den traditionella processen.

Utöver projektägarens planeringsprocesser för banan måste även kommuner och länsstyrelser synkroniseras inom respektive planeringsområden.

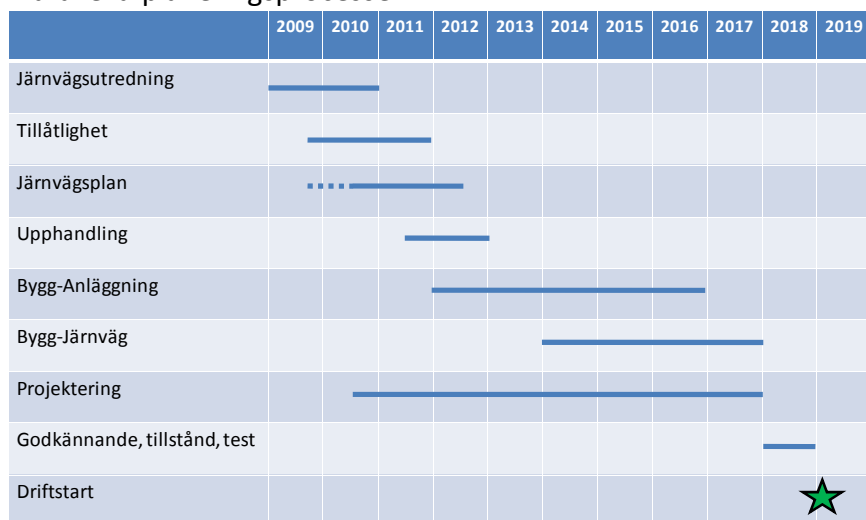
För att kunna bära trycket som uppkommer vid parallella planeringsprocesser måste främst projektägaren, kommuner och länsstyrelser tillskapa ”öronmärkta” resurser för parallella planeringsprocesser. Ett sammanhållande projektbolag för planering och byggande bör upprättas.

Nedan finns ett antal åtgärder och aktiviteter som är av stor vikt för att kunna genomföra parallella planeringsprocesser:

- Kontakter – regeringskansliet (tillåtlighetsprövning)
- Beslutsfattande mandat – kommunkontakter
- Resursförstärkning inom stat, kommun och länsstyrelse
- Tidigarelägga insatser inom natur- och kulturmiljö
- Ökade informella kontakter
- Ökad rådgivning med centrala verk
- God framförhållning och beredning
- Bra utformade detaljplaner
- En god dialog med omvärlden

Nedan redovisas en möjlig tidplan där parallella planeringsprocesser utnyttjas.

Parallella planeringsprocesser



Figur 27 Visar tidplanen för Norrbotniabanan med en parallell planeringsprocess.

De två återstående järnvägsutredningarna antas vara klara under 2010 och behandlas under 2011 av regeringen. De järnvägsutredningar som nu är klara skickas redan under 2009 till regeringen för prövning. Arbeten med järnvägsplaner kan i och med detta påbörjas i mitten på 2010 och fortgå till mitten på 2012. Upphandling kan starta parallellt med järnvägsplanerna då vissa av planerna kan stå färdiga under senare halvan av 2011. Om vissa järnvägsplaner skall stå färdiga under 2011 krävs att dessa påbörjas innan det att tillåtlighet är given (streckad linje, jmf. Mälarbanan). Byggstart för de första delarna kan påbörjas 2012 samtidigt som entreprenader för hela sträckan kan stå klara under 2012.

Med en total byggtid på sju år inklusive godkännanden, tillstånd och tester av banan kan den stå färdig för trafik 2018/2019. Inga överklaganden är inräknade i tidplanen.

5.3. Kostnader

Ett par olika analyser har genomförts för bedömning av projektets kostnader. Kostnaderna inkluderar planering, projektering och byggande. Banverket har dels tagit fram kostnader enligt den så kallade successiv principen och dels genom en traditionell kalkyl.

Enligt successiv principen blir kostnaden enligt nedan:

- 23 050 000 000 SEK (50% nivå)
- +/- 2 807 000 000 SEK
- Ca 85 000 SEK/m

Enligt traditionell kalkyl och en alternativ linjeföring som kräver lägre andel konstbyggnad finns en framräknad kostnad på:

- 19 300 000 000 SEK
- Ca 70 500 SEK/m

I den traditionella kalkylen har bl.a. referenser hämtats från Botniabanan. Botniabanan har ett snittpris på ca 82 000 SEK/m. Norrbotniabanan innehåller en lägre andel konstbyggnader varför meterpriset blir lägre i den traditionella kalkylen. Det är viktigt att påpeka att kostnaderna enligt de två olika metoderna inte är direkt jämförbara. Successiv principen tar större hänsyn till projektrisker, såväl planering, projektering och byggande. Uppgifterna ger dock en uppfattning om möjlig storleksordning på investeringen.

Enligt successiv metoden är kostnaderna inringade att ligga mellan ca 20 – 26 miljarder SEK. Den traditionella kalkylen ligger på drygt 19 miljarder SEK.

Successivanalysens 50 % -nivå på ca 23 miljarder SEK bedöms som en rimlig ansats för vidare bedömning.

6. Resecentrum & Stadsutveckling

Norrbotniabanan planeras för sträckan mellan Umeå och Luleå. Järnvägsutredningar har delvis genomförts och olika lägen för rese-terminaler har studerats. I denna utredning redovisas planeringsläget för resecentrum och möjligheterna för genomförande och finansiering. Vidare lämnas förslag till hur arbetet kan drivas vidare med erfarenhetsåterföring från andra projekt.

Ett särskilt seminarium har hållits den 31 mars 2009 om resecentrumplaneringen, med deltagare från bl a kommunerna, Banverket och Jernhusen.

6.1. Projektbeskrivning

Valet av de orter längs linjen som den nya tågtrafiken skall betjäna görs genom en optimering mellan å ena sidan önskemålet att stanna på många ställen för att många resenärer ska få hög tillgänglighet till stationslägena och å andra sidan önskemålet att uppnå korta restider.

De stationslägen som är givna längs sträckan och som kan utvecklas till fullständiga resecentrum gäller till att börja med givetvis de större städerna.

Umeå
Skellefteå
Piteå
Luleå

Vidare bör tågtrafiken rimligen ha terminaler på ytterligare några ställen. Närmast tänkbara är tätorterna.

Robertsfors
Bureå
Byske
Norrjärden

Ytterligare terminaler kan också vara möjliga, exempelvis vid flygplatsen i Kallax.

I det följande beskrivs planeringsläget för de större städerna.

Umeå

Planeringen har redan hunnit långt för nya reseterminaler i Umeå. Det gäller Umeå C och Umeå Östra. Dessa terminaler kommer att byggas ut oavsett Norrbotniabanan eftersom de är kopplade till den pågående utbyggnaden av Botniabanan.

Umeå C, som ägs av Jernhusen, kommer att utvecklas till ett fullständigt resecentrum med servicefunktioner och verksamhetslokaler. Bussterminalen kommer att flyttas ihop med järnvägsterminalen. Samarbete pågår mellan kommunen och Jernhusen om genomförande och finansiering.



Figur 28 Skiss på nytt resecentrum vid Umeå C. Bussterminal och lokaler för service och verksamheter integreras i anläggningen.

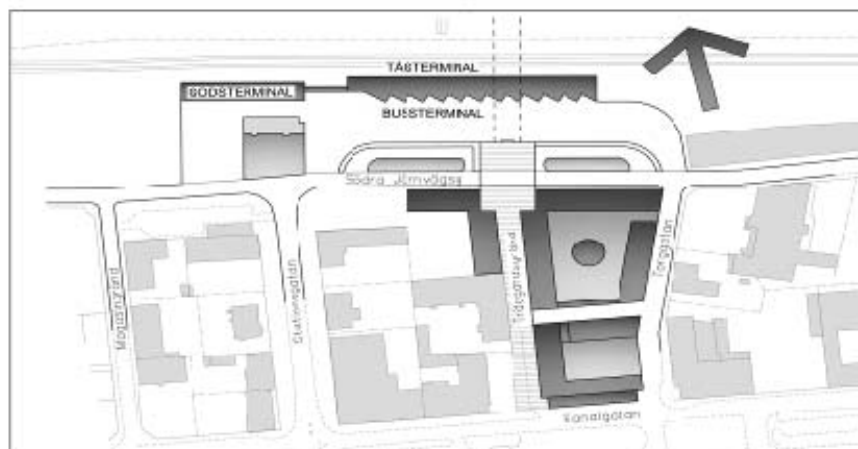
För Umeå Östra planeras en helt ny terminalanläggning. Den kommer till och med att få något fler resenärer än Umeå C. Nära Umeå Ö ligger stora arbetsplatser som sjukhuset och universitetet. Det kommer att finnas visst begränsat utbud av servicebutiker i anläggningen, men den blir i huvudsak en terminalanläggning. Färdigställandet beräknas till hösten 2010.



Figur 29 Nybyggnad för Umeå Östra med färdigställande hösten 2010.

Skellefteå

Ett nytt resecentrum planeras i centrala Skellefteå, i anslutning till den nuvarande stationen. Stadens bussterminal flyttas till det nya resecentret. Området för befintlig bussterminal i staden kan därmed exploateras för annat ändamål. Ännu är det inte klarlagt om stationen ska vara i markhöjd eller nedsänkt ca 10 meter. Detta och andra frågor förknippade med resecentrum återstår att utreda. Detta gäller bl a anslutningar till gatutrafiken, inklusive parkeringsmöjligheter, samt resecentrums relation till stadscentrums utveckling.



Figur 30 Planskiss för resecentrum i centrala Skellefteå.

Piteå

Resecentrum planeras i ett centralt läge i staden vilket innebär att många boende, arbetande och studerande kommer att få god tillgänglighet till tågtrafiken. Det fysiska läget är inte klarlagt och det finns vissa motstridande intressen mellan Banverket och kommunen i valet av stationsläge. Kritiska frågor som påverkar detta är banans och gatutrafikens sträckningar i centrala Piteå. Tung trafik går på Timmerleden i centrala staden. En järnvägslösning som kan avlasta denna trafik är givetvis intressant.

Kommunen önskar byta plats mellan stationsläget och Timmerleden. Därmed kan bl a den visuella utblicken från stadscentrum ut mot vattnet tillvaratas, vilket är en stadskvalitéfråga. Vidare skulle det nya stationsläget ge större möjligheter att ordna parkeringsplatser och att flytta bussterminalen till det nya resecentret. Jernhusen äger stora delar av den berörda marken.



Figur 31 Skiss över centrala Piteå med planering för ett centralt läge för resecentrum

Luleå

Banans dragning in till Luleå är inte klarlagt och planeringen för stadens resecentrum ligger därmed också i ett förberedande skede. Från kommunens sida vill man lägga resecentrum i direkt anslutning till stadscentrum och i den centrala köpgatan Storgatans förlängning. Jernhusen äger den berörda marken. Översiktsplaneringen pågår och ska vara färdig till 2011 enligt hittillsvarande plan.

En dragning av banan över Kallax flygplats öppnar givetvis möjligheter för en god tillgänglighet med tåg till flygplatsen och därmed tillkommer ytterligare en reseterminal i Luleå. Denna skall givetvis integreras med flygplatsens terminal så långt möjligt.

En hållplats i Notviken, på bandelen Luleå-Boden, byggs redan nu.

6.2. Funktion & Innehåll

Reseterminalerna måste planeras med resenärernas behov i centrum. Det betyder att terminalerna skall vara

- Tillgängliga med goda anslutningar
- Enkla, bekväma och tydliga
- Hålla god arkitektonisk och fysisk kvalitet som väl kan underhållas över tid
- Ha ett anpassat serviceinnehåll
- Vara trivsamma, trygga och säkra

De tre huvudtyperna av reseterminaler är:

1. Kompletta resecentrum i städer, med fullständig service och anslutande verksamheter.
Till denna kategori räknas resecentrum i de större städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå
2. Resecentrum på större ort, med god service och viss verksamhet
Exempel på detta kan vara Robertsfors.
3. Hållplatser på mindre ort, med enkel servicenivå

1. Kompletta resecentrum i städer

Ett fullödigt resecentrum bör innehålla följande funktioner

Trafikantutrymmen och service

Information, trafikantservice (biljetter, ledsagning, bagageförvaring, bagagevagnar), väntutrymmen, toaletter, kommersiell service som anknyter till resenärernas behov, lounge, trådlöst internet

Knutpunktsfunktioner

Fjärrtåg, regionaltåg, fjärrbuss, regionalbuss, lokalbuss, taxi, bilar, cyklar, gående

Anslutande infrastruktur

Terminalutrymmen för bussar, bussgods och taxi. Angöring och parkering för bilar, cyklar, gång- och cykelvägar, grönområden

Mötes-, handels- och arbetsplats

Exempelvis offentlig service, kultur, konferens, bibliotek, hotell, butiker, restauranger, kontor, kontorshotell

2. Resecentrum på större ort

Bör innehålla trafikantutrymmen och service, knutpunktsfunktioner och anslutande infrastruktur i princip enligt vad som återfinns i kompletta resecentrum enligt ovan. Graden av service samt graden av kompletterande aktiviteter i form av offentliga lokaler och andra verksamheter får anpassas efter förhållandena. Önskvärt är dock att så mycket aktiviteter som möjligt knyts till resecentrum för att det ska bli en levande, trivsam och säker plats.

3. Hållplats på mindre ort

Bör innehålla uppvärmda, trivsamma och trygga trafikantutrymmen med information och annan basal service. Anslutningar till andra trafikslag efter förhållandena. Litet eller inget kompletterande serviceutbud.

6.3. Genomförande och finansiering

Varje resecentrumprojekt är i sig unikt. Det beror på att de fysiska förutsättningarna och de lokala planmässiga förhållandena är olika från fall till fall. Projektens planering och genomförande involverar dessutom olika personer på olika ställen med olika mandat från sina

huvudmän. Detta bidrar också till att varje resecentrumprojekt individualiseras.

Det finns dock gemensamma förutsättningar och grundläggande kunskap att tillvarata. Projekten kan därigenom bedrivas mer professionellt. Det är också önskvärt att vissa funktioner och utformning genomförs på ett gemensamt sätt för ett stråk som Norrbotniabanan. Det gör att resenärerna tryggt kan känna igen sig, veta att vissa funktioner kommer att finnas, kort sagt att hela systemet blir välfungerande och når en viss garanterad service- och kvalitetsnivå.

Rekommendationen är att, även om varje projekt är unikt, det sker en samordning av planerings- och genomförandeaktiviteterna.

Genom att resecentrumprojekten sannolikt i grunden kommer att drivas som lokala projekt, dock med samordning enligt ovan, kommer också finansieringen till viss del att lösas lokalt. Olika kommuner kan t ex ha olika ambitioner för att utveckla resecentrum till något extra.

Olika finansieringsmodeller kan väljas. En ytterlighetsvariant är att finansieringen av samtliga resecentrum sker enhetligt och samordnat för alla resecentrum längs linjen. En annan ytterlighetsvariant är att finansieringen för varje resecentrum löses enskilt och lokalt. Sannolikt landar man i något mellanting mellan dessa ytterligheter. Dessutom kan finansieringen ske antingen så att kapitalkostnaden ersätts initialt eller så tillhandahålls finansiering och löpande kapitalkostnader uppstår. Även i detta fall kan någon mellanvariant vara sannolik.

Vilken modell som än tillämpas ska någon till sist svara för de kapital- och driftkostnader som uppstår. De intäktskällor som finns att tillgå för detta kan indelas i följande huvudgrupper.

1. Offentliga tillskott

Dessa kan utgöras av statsbidrag, Banverkets åtaganden samt regionala- och kommunala tillskott. Exempelvis kan de kommunala tillskotten variera betydligt beroende på intresset och ambitionsnivån att bidra till satsningen på resecentrum.

2. Terminalavgifter

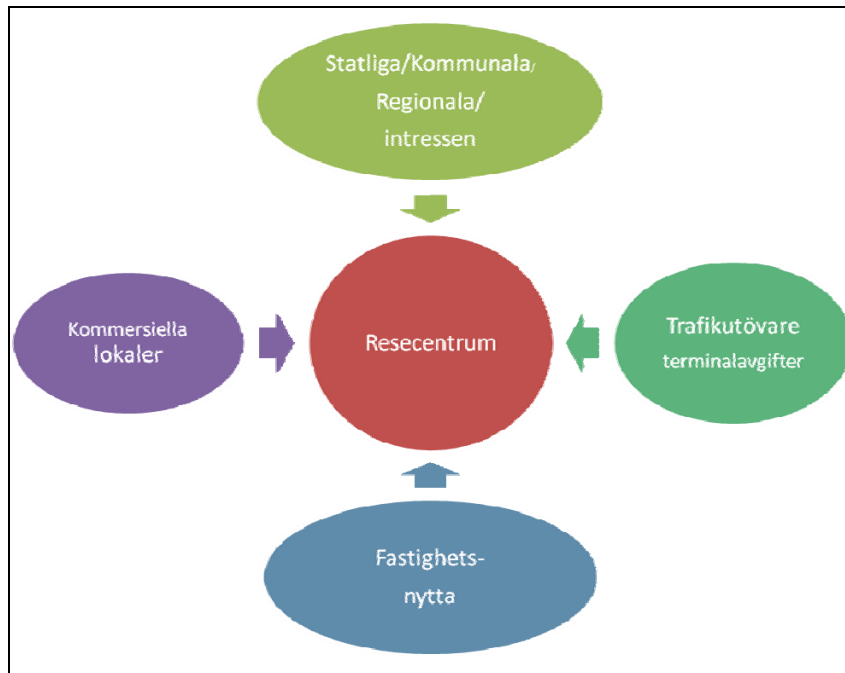
De operatörer som trafikerar reseterminalen måste erlägga avgifter för tillgången till terminalen.

3. Kommersiella intäkter

I ett resecentrum ligger normalt sett lokaler med kommersiell service som är direkt förknippade med resandet. Det kan gälla t ex kiosk och café. Dessa kan ge ett intäktsöverskott som kan tillskrivas resecentrum.

4. Fastighetsnytta

Om orten och dess resecentrum är av den digniteten att fastighetsexploateringar kan genomföras i anslutning till resecentrum bör delar av exploateringsöverskottet kunna tillskrivas resecentrum. Teoretiskt sett skulle även delar av värdeökningarna på redan bebyggda intilliggande fastigheter - och som beror på utbyggnaden av resecentrum – kunna tas ut av berörda fastighetsägare och tillskrivas resecentrum. Detta måste ske på frivillig väg och är i praktiken inte lätt. Men metoden borde provas inför utbyggnaden av ett resecentrum.



Figur 32 Intäktskällor för finansiering av resecentrum

6.4. Tidigare erfarenheter

Med erfarenhet från tidigare arbete med resecentrumutveckling kan följande rekommendationer lämnas.

- Samordna arbetet med utveckling av resecentrum längs Norrbotniabanan. Applicera en helhetssyn.
- Klara ut vilka servicenivåer, funktioner, designkännetecken etc. som bör återfinnas i de olika resecentrumprojekten.
- Ta till vara erfarenheter från varandras projekt samt från liknande föredömen på annat håll.

- Koordinera och samordna arbetet med Banverkets planering så tidigt som möjligt.
- Tänk på driftsskedet redan vid den initiala planeringen. Utforma anläggningen så att en hög kvalitet kan upprätthållas och så att driftskostnaderna blir rimliga i förhållande till önskad standard.
- Resenärsperspektivet sätts i centrum när reseterminalerna planeras. Hela resan, inklusive besöken i terminalerna, måste göras attraktiv. Terminalerna är mer än utrymmen för väntan, de är markörer för det nya resesystemet och skall i sig skapa attraktion för resande med tåg.
- Resecentrum ska göras till livfulla platser. Ambitionen måste vara hög för att tillföra aktiviteter som passar ihop med resecentrum. Det kan gälla möteslokaler, offentlig service, handel etc.
- Se till att det finns en gemensam tidsmässig målbild för arbetet samt att det finns en gemensam projektkoordinator som är drivande.

7. Finansiering

7.1. Bakgrund

Banverket har redan år 2007 i sitt förslag till revidering av gällande framtidplan påtalat att projektet inte längre kunde inrymmas i den beslutade ramen. De anförde att kostnadsinflationen i bygg- och anläggningsbranschen grävt ur beslutade ramar som enligt verket då inte anpassats för denna trend. Under det senaste året har dock investeringstakten ökat snabbt och Banverket har i gällande treårsplan närmare 40 miljarder för nyinvesteringar under perioden 2009-2011. Investeringstakten är således ”på plan” igen, men för liten för att ta igen svackan då bygginflationen sköt fart under åren 2006-2008.

I den nu pågående gemensamma investeringsplaneringen för perioden 2010-2021 konstaterar Banverket att projektet inte kan inrymmas i det begränsade utrymme för nystarter som beräknats. Projektet har med andra ord ”halkat av” samtidigt som den fysiska planeringsprocessen under 2009 nu kommit så långt att 2/3 av projektet kan inlämnas till regeringen för tillståndsprövning enligt Miljöbalken och på resterande sträckor ska järnvägsutredning påbörjas.

7.2. Finansieringsalternativ

Regeringen förelade hösten 2009 ett förslag till Riksdagen gällande olika lösningar för finansiering av infrastruktur i vägar och järnvägar, enligt gällande beslut baserat på prop. ”Moderna Transporter”. Huvudregeln är att statlig finansiering skall ske via anslag. I förekommande fall skall dock medfinansiering alltid prövas. Exempel på överenskommelser om medfinansiering är Citytunneln i Malmö och storstadsöverenskommelsen i Stockholm. I prop. anges också att upplåning bör undvikas.

De olika alternativen som finns för finansieringen av Norrbotniabanan är följande:

- Statlig finansiering via anslag
- Upplåning via riksgälden alternativt borgen från statens sida
- Att Norrbotniabanan AB eller annat bolag lånar upp pengar med sina ägare som borgenärer. Detta kopplat till ett avtal med staten och Banverket att de övertar järnvägen och det ekonomiska ansvaret för den efter att banan är byggd.

7.2.1. Olika aktörers möjlighet att medverka

EU medel ianspråkats i form av lån från EIB och bidrag från TEN och den s.k. Cohesion Found. Argumentuppbyggnaden kring den Botniska korridoren är genomförd och utgör grund för vår bedömning om att det finns stora möjligheter att driva på EUs inställning på samma sätt som Portugal och Spanien genomfört med sina periferiprojekt.

Staten slipper stora belopp i alternativkostnader som en stagnation och stegvis, om än långsam avfolkning innebär. En injektion, som en massiv offentlig finansiering, ger företagen tilltro till framtida satsningar. Staten har således mycket starka motiv att slå den sista spiken i den botniska korridoren. Skall projektet bli av måste planeringsramen höjas genom att t ex förlänga planeringsperioden till 2025. Därutöver bör staten överväga en riktad industripolitisk statlig tilläggsfinansiering, vilket är fallet i andra storprojekt. Staten bör gå in som huvudägare i ett projektbolag.

Kommunerna skulle kunna vara beredda att anlägga ett investeringsresonemang för åtaganden kring stadsutveckling i

närheten av nytt resecentrumområde. Vi föreslår även kommunala åtaganden för att finansiera planeringsprocessen och eventuellt svara för delägande i ett partsammansatt gemensamt projektbolag.

Regionerna deltar med olika struktursatsningar. Det finns särskild anledning för de regionala organen att samla anslagen i en särskild fond och med denna eventuellt gå som delägare i ett projektbolag.

Kunderna föreslår vi får avsätta en del av transportkostnaden och biljettpriset till en särskild banavgift och stationsterminalavgift. Norrbotniabanan har inte monopol, blir banavgifterna för höga kan vägen över stambanan vara ett alternativ. Vi talar således om marknadsprissättning av banavgifter.

Tågoperatörerna skall investera i nya transportsystem i form av lok, vagnar och utbildning av personal. Tågtrafiken kommer att öka och detta är en expansiv sektor. En modell för särskilda banavgifter bör kalibreras mot trafikprognoser och känslighetsanalyser.

Trafikhuvudmännen får ta ansvar för regional och Interregional tågtrafik, resecentra i samverkan med kommuner och Jernhusen Ab. Trafikhuvudmännen och Jernhusen Ab kan gå in som delägare i terminalprojektbolag för resecentra i Luleå, Piteå och Skellefteå.

7.2.2. En ansats till finansiell fördelning

Vi har inte inom ramen för denna affärsanalys haft möjligheter att göra modellberäkningar för finansieringsåtaganden. Nedan angivna fördelning utgår därför mer från erfarenhetsmässiga bedömningar och "magkänsla" från projektfinansiering inom EU och de svenska storstadspaketerna. Fördelningen är därför inte exakt utan skall betraktas som en princip. Ingen part har vid våra möten visat en glädje över fördelningen, snarare tvärtom. Vi har heller inte

uppdraget att vara en förhandlingsman, utan vårt underlag skall utgöra grund för fortsatt diskussion.

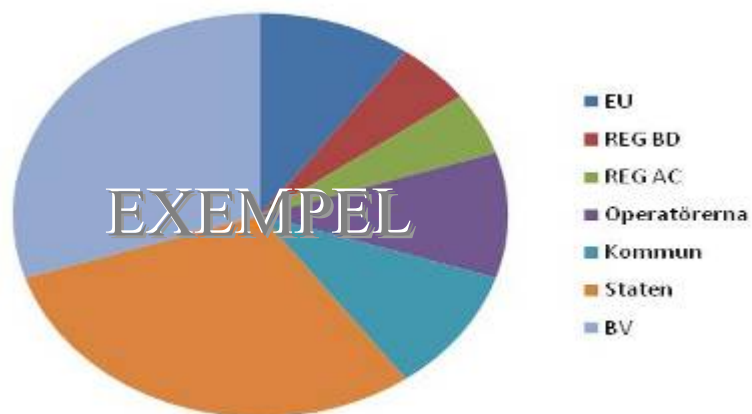
Staten föreslås medverka till 60 % genom dels en utökad planeringsram som gör att Banverket tar med projektet med ett delbelopp dels genom riktade industripolitiska åtgärder. Detta förfaringssätt finns med i nästan alla storstadspaket.

EU bör medverka med 10 % dels med anslag via TEN-T dels också via Strukturfonder. Idag är tipset ca 3 % medfinansiering. Dock har vi funnit högre nivåer vid medfinansiering i andra "periferier" t ex i Portugal och Spanien.

Länsstyrelserna och Regionförbund arbetar idag med stora insatser i infrastruktur och ekonomiskt stöd för att främja länets näringsliv. Under en 10 års period har vi bedömt att regionerna kan bidra som medfinansiär även till detta strukturprojekt. Vi har bedömt att ca 10 % av den totala investeringskostnaden kan komma från denna nivå.

Kommunerna har sitt huvudåtagande i stadsutveckling och resecentrumplanering. Kommunerna får därför vara beredda att ta ett totalt ansvar för denna del. Vi har bedömt denna del till ca 10 % av investeringskostnaden.

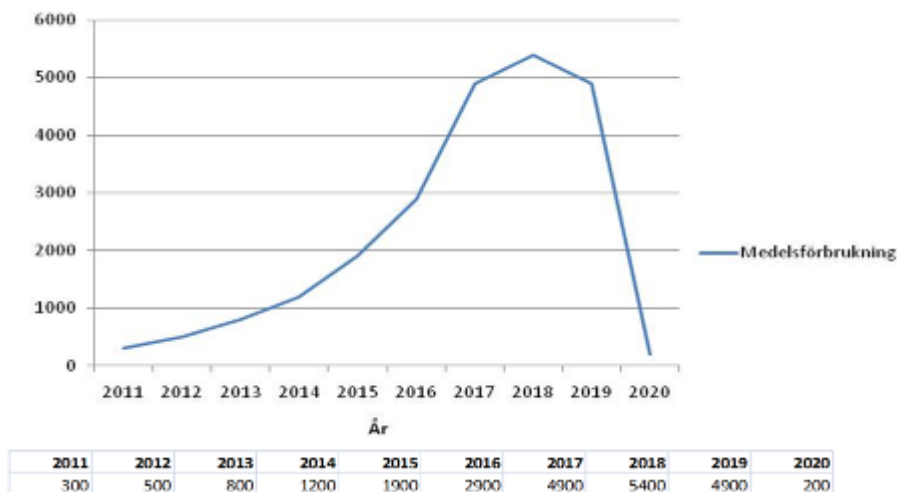
Banavgifterna kan tas av det producentöverskott som uppstår delvis beräknat i den samhällsekonomiska kalkylen. Överskottet skall dels täcka avkastning på gjorda operatörsinvesteringar och rimlig rörelse marginal. Vår bedömning är att ca ½ av överskottet kan allokeras till banavgifter vilket innebär ca 10 % medfinansiering.



Figur 33 en ansats till en finansiell fördelning

Baserat på vår bedömning av projektets genomförande har vi gjort följande investeringskostnadsfördelning mellan år 2010-2020 (se figur nedan).

Bedömd investeringstakt Msek



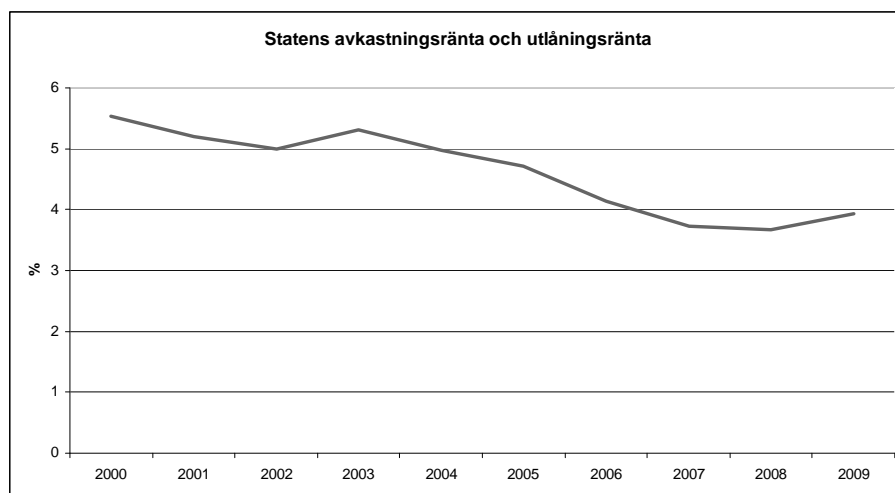
Figur 34 Bedömd investeringstakt fram mellan 2010- 2020

7.3. Finansieringsbehov & avbetalningsplan

De förutsättningar som gäller är:

- Produktionskostnaden är uppskattad till 23 miljarder kr och fördelas enligt en beräknad fördelning i tidigare utredningsarbete, se graf i figur 34.
- Samma villkor som för Botniabanan
 - Alla lån från Riksgälden med räntesats enligt statslåneräntan (slr)
 - All intäkt från Banverket enligt principen att denna ska täcka Norrbotniabanan's kostnader för räntor, avskrivningar av anläggningvärdet och för att driva bolagets verksamhet.
 - 40-årig avbetalning
- Banverket antas börja betala hyra i slutet av byggperioden då den första delen antas vara trafikerbar. I denna beräkning sker detta år 2019. Hyran beräknas på den ackumulerade byggkostnaden t o m två år tidigare med samma CRF som för den långsiktiga betalningen, se formel nedan.
- Full betalningen börjar när hela anläggningen är klar år 2021 och avslutas år 2060.
- Driftskostnader för Norrbotniabanan AB:s verksamhet är inte medtagna i beräkningarna utan enbart räntekostnader och avskrivningar.
- I beräkningarna antas den årliga avskrivningen vara lika med amorteringen.

I nedanstående graf visas utvecklingen av statslåneräntan över de senaste tio åren. Medelvärdet över dessa år har använts i vidare beräkningar, 4,618 %.



Figur 35 Statens avkastningsränta och upplåningsränta.³⁵

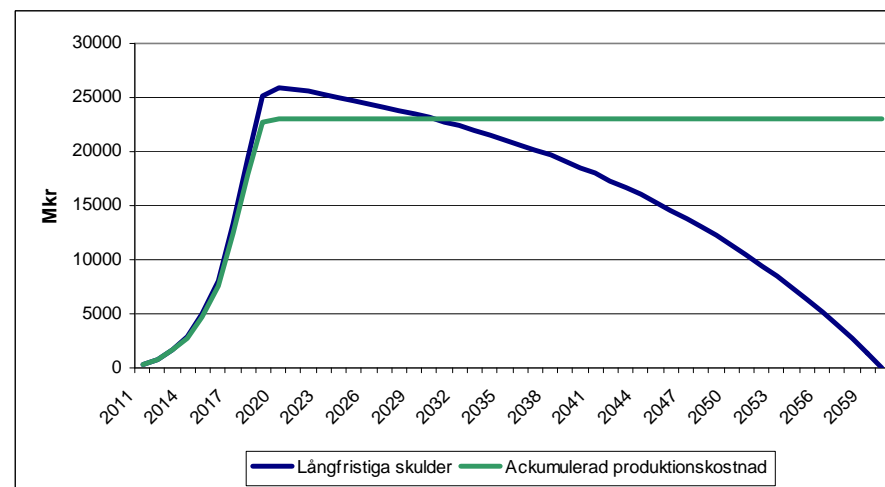
Årskostnaden för amortering och ränta beräknas enligt formeln:

$$A = P \cdot \left[\frac{i \cdot (1+i)^N}{(1+i)^N - 1} \right] = 0,055262 \cdot P$$

Där A är den årliga kostnaden, P är nuvärdet vid avbetalningens start, i är årsräntan och N är antalet år. Nuvärdet år 2021 är i detta fall byggkostnaden plus den räntekostnad som ackumuleras under byggtiden då intäkterna understiger kostnaderna. Med $i = 4,618\%$ och $N = 40$ år blir årskostnadsfaktorn (Capital Recovery Factor, CRF) $5,5262\%$ av maximal skuld år 2021.

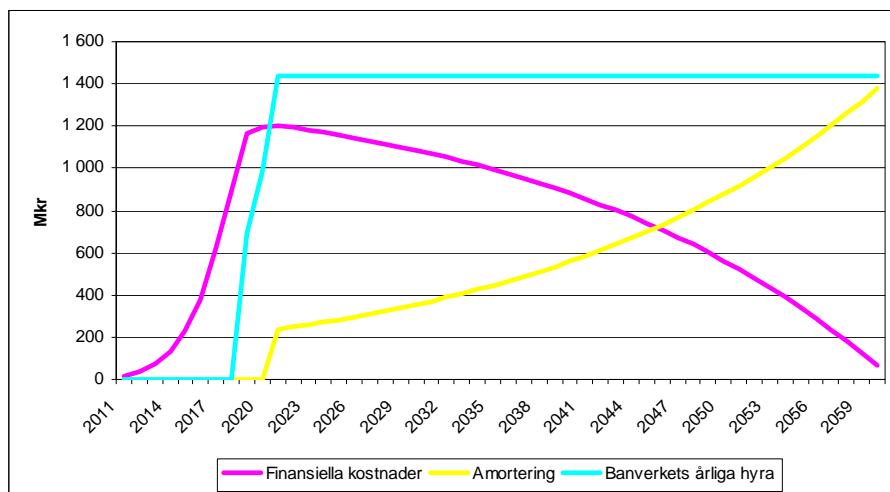
7.3.1. Resultat

Lånebehovet för Norrbotniabanan med givna produktionskostnader och angiven intäktsplan blir enligt nedanstående graf. Maximal skuld om 26 055 Mkr nås år 2020. Banverkets årliga hyra år 2021 till år 2060 blir 1 440 Mkr. År 2019 blir den 691 Mkr och 989 Mkr år 2020. Av betydelse för finansieringsbehovet är, förutom produktionskostnaderna och räntans storlek, när Banverket börjar betala hyra. Antagen hyresintäkt ställer krav på färdigställande av såväl delar av banan innan 2020 som hela banan till 2020. I bilaga Finansiering redovisas utkast till resultat- och balansräkning.



Figur 36 Grafen visar lånebehovet för Norrbotniabanan

³⁵Källa: https://www.rikskalden.se/templates/RGK_Templates/TwoColumnPage___837.aspx



Figur 37 Graf över Norrbotniabanas finansiella kostnader, avbetalningsplan och Banverkets årliga hyra

7.3.2. Känslighetsanalys

Om räntan ändras med 0,1 % ändras den årliga hyran med 25 Mkr. Om Banverket börjar betala hyra först då hela anläggningen är i drift år 2021 blir den totala skulden 27 767 Mkr och den årliga hyran 1 534 Mkr. I sammanhanget är det alltså av vikt att känna till är hur räntan och skuldens storlek påverkar den årliga hyran. Nedan är en tabell som illustrerar hur räntan samt skuldens storlek inverkar.

Tabell 2 Känslighetsanalys

Ränta	CRF	Maximal skuld		
		23 000	25 000	27 000
3%	4,33%	995	1 082	1 168
4%	5,05%	1 162	1 263	1 364
5%	5,83%	1 340	1 457	1 574
6%	6,65%	1 529	1 662	1 794

7.4. Organisationsmodeller

Vi har idémässigt utvecklat alternativa organisationsmodeller som bygger på att ett särskilt projektbolag bildas för att finansiera byggandet av Norrbotniabanan. Staten är i båda fallen den dominerande ägaren i bolaget. Genom detta avlastas den direkta statsbudgeten rent tekniskt samtidigt som bolaget får ett direkt ansvar att hålla kostnadsramar och planera och genomföra utbyggnaden på effektivast möjliga sätt. Dock framhåller regeringskansliet att projektfinansierings åtaganden ingår i det s.k. budgettaget och skall ingå och särredovisas i den finansiella planen. Det finns också tydliga och uttalade mål för hur statsskulden totalt sett skall utvecklas.

Det mest rationella alternativet hade varit att utöka ansvaret i det befintliga bolaget Botniabanan AB och skapa två dotterbolag. Där det nuvarande bolags finansförvaltning sorteras in i ett av dotterbolagen och det andra dotterbolaget tar hand om finansieringen av Norrbotniabanan. Fördelen med det alternativet är enligt vår bedömning att:

- Kompetensen i Botniabanan AB bibehålls genom samma organisation hanterar en sträcka till
- De lärdomar och erfarenheter från, planering, samråd och övriga samarbetsformer kan användas på den nya sträckans berörda och medverkande intressenter
- Delägarformen med kommunalt engagemang kan bibehållas och i viss mån utvecklas längs en stor del av Norrlandskusten
- Den finansiella modellen, upplåning, rapportering och kontroll är sedan länge intrimmad och rutiner kan tillämpas med omedelbar verkan.

Detta alternativ är tyvärr av formella skäl är inte möjligt att genomföra.

Nedan följer förslag på två olika organisationsmodeller.

7.4.1. "Norrbotniabanan i Norr AB"

1. *Ett parallellt bolag till Botniabanan AB bildas; "Norrbotniabanan i Norr AB", med identisk konstitution. Staten äger 91 %, berörda kommuner efter banans sträckning samt ev Region AC och Landstinget i Norrbotten resterande del. Regionförbund och Trafikhuvudmän förpliktar i särskilt avtal att bedriva persontågtrafik.*

Norrbotniabanan ABs huvuduppgift är att utifrån Banverkets järnvägsutredning och Regeringens tillåtlighetsprövning upprätta järnvägsplaner, detaljprojektera, upphandla, bygga och finansiera Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå.

Det nya är att Norrbotniabanan AB i kraft av projektägare även svarar för Järnvägsplan. Med detta bedömer vi att genomförandet kan ske mer kostnadseffektivt.

När banan är färdig för trafik skall bolaget överlämna banans förvaltning till Banverket. De hyror Banverket skall betala, ska användas till återbetalning av bolagets låneskulder och täcka löpande räntor och förvaltningskostnader.

Bolaget svarar för upprättande av detaljplan, projektering, bygghandlingar, upphandling, leveranskontroll, dokumentation och överlämning av färdig anläggning till Banverket.

Bolaget ges en lånelimit motsvarande ~ 25 Mrd i investeringskostnad, beräknad januari 2009. Bolaget betalar räntor och amorteringar och ansöker om finansiering från EU. Medfinansiering från regionförbund och kommuner kanaliseras direkt till Bolaget.

I huvudavtalet får Regionförbund och trafik huvudmän ta ansvar för att regional och interregional persontrafik upprättas.

Annan medfinansiering såsom särskilda banavgifter hanteras av Banverket för att delvis täcka de hyror Banverket skall betala för att täcka bolagets låneskulder. Banverket ansvarar också för fördelning av kapacitet på banan.

Fördelen med detta förslag:

- Projektbolaget renodlas från en vedertagen modell och blir avgränsat lokalt
- Resurser och kompetensuppbyggnad från den egna regionens näringsliv och förvaltning ianspråkats

7.4.2. Norrbotniabanan Infrastructure AB

2. *Ett projektbolag bildas med ett utökat ansvar för finansiering och genomförande och förvaltning. "Norrbotniabanan Infrastructure AB" Bolaget blir banhållare under avskrivningstiden innan banan överlämnas till staten.*

Detta alternativ innebär att Norrbotniabanan Infrastructure ABs huvuduppgift är att utifrån Banverkets järnvägsutredning och Regeringens tillåtlighetsprövning upprätta järnvägsplaner, detaljprojektera, upphandla, bygga finansiera och förvalta

Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Bolaget återlämnar banan till staten efter förslagsvis 40 års avskrivningstid.

Bolaget ägs till 100 % av staten. Staten går in med en medfinansiering på förslagsvis 60 % av hela investerings-kostnaden; ca 14,5 Mrd fördelat över de 7 första åren 2010-2017. Häften av detta belopp avsätts i en utvidgad ram i framtidsplanen och den andra halvan motiveras av industri- och regionalpolitiska insatser från ordinarie statsanslag. Bolaget tar upp banavgifter under förvaltningstiden; 40 år och blir part och ansöker, förhandlar om medfinansiering från EU, Staten, Regionerna och Kommunerna. Bolaget har inte monopol utan kunder och operatörer kan använda stambanan om banavgifterna skulle bli för höga, vilket garanterar marknadsprissättning. Bolaget kommer därmed att ha ett starkt incitament till att banan blir maximalt utnyttjad.

Bolaget försöker sprida risker över till leverantörsledet genom att använda nya upphandlingsformer som även kan innehålla inslag av privat finansiering t ex för Signalsystem och elinstallationer. Dessa blir aktuella under senare delen av genomförandetiden 2017-2019. Bolaget får sammantaget ett incitament för att hantera intäkter och kostnader i balans på samma sätt som t ex det statligt ägda Öresundskonsortiet. Detta bör garantera att banan kommer till maximal användning samtidigt som genomförande och förvaltningskostnaderna kan hållas nere.

7.5. Exempel på medfinansieringslösningar

Nedan följer några exempel på några infrastrukturprojekt där andra parter än staten har/ska vara med och finansiera.

7.5.1. Infrastrukturåtgärder i Västsverige med bland annat Västlänken totalt 30 miljarder kr (2009 års penningvärde)

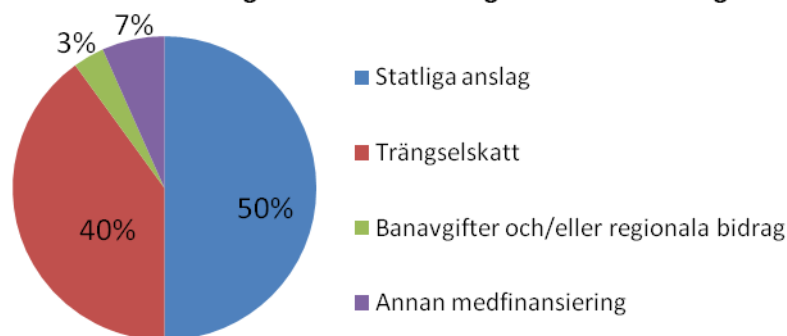
Ett avtal om medfinansiering av viktiga infrastrukturåtgärder i Västsverige har tecknats den 9 november 2009 mellan parterna Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Göteborgs-regionens kommunalförbund, Mölndals kommun, Landstinget i Halland samt Göteborgs stad.

I infrastrukturpaketet ingår bland annat Västlänken, Marieholms-tunneln, kollektivsatsningar enligt K2020 och en delfinansiering av en ny Göta älvbro. Enligt avtalet kommer halva kostnaden utgöras av regional och/eller lokal finansiering. De olika finansieringskällorna inom projektet är följande:

- Statligt anslag (15 miljarder kronor)
- Trängselskatt (12 miljarder kronor)
- Banavgift och/eller regionala bidrag (1 miljard kronor)
- Annan medfinansiering från kommun, region eller annan intressent, inräknat såväl direkta ekonomiska bidrag som så kallade marknyttor. (2 miljard kronor)

Parterna som utgör medfinansiärer är Vägverket, Banverket, Västra Götalandsregionen, Landstinget i Halland samt Göteborgs stad. Halland och Västra Götalandsregionen kommer att gå in med sammanlagt 1 miljard kronor.

Finansiell fördelning för infrastrukturåtgärder i Västsverige



Figur 38 Finansiell fördelning för infrastrukturåtgärder i Västsverige

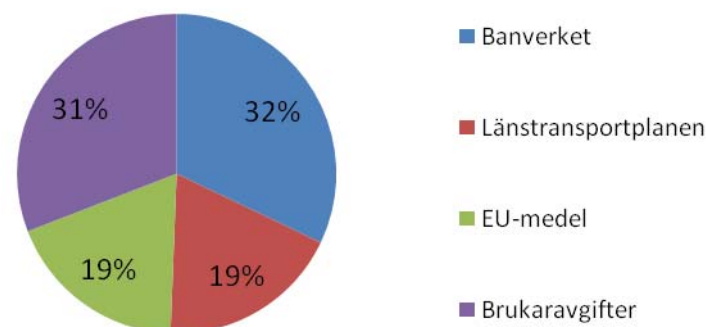
Byggstart för infrastrukturåtgärderna i Västsverige är ännu inte fastslaget utan kommer att beslutas av regeringen i februari 2010.

7.5.2. Upprustning på Dalabanan 810 miljoner kr (2009 års penningvärde)

En avsiktsförklaring har upprättats mellan Banverket, Region Dalarna (som representerar kommunerna i Dalarna), Region Uppsala, Uppsala kommun, Heby kommun samt Sala kommun. I avsiktsförklaringen ska kommunerna medverka i en upprustning för 250 miljoner kronor som ska investeras på kort sikt för att korta restiderna på Dalabanan mellan Uppsala och Borlänge. Det är 31 % av den totala upprustningskostnaden och är benämnt som "Brukaravgifter" i cirkeldiagrammet nedan. Banverket kommer att uppta lån hos Riksgälden på 250 miljoner kronor för att genomföra upprustningen. Lånet kommer att återbetalas med intäkter från banavgifter. I avsiktsförklaringen som tecknades 27 oktober 2008 finns överenskommelsen att kommunerna ska gå in med mellanskillnaden om inte banavgifterna skulle täcka upp samtliga kostnader för ränta och amortering på 250 miljoner kronor under ca 20 år.

Förutom detta kommer Region Dalarna, Regionförbundet i Uppsala län och Länsstyrelsen i Västmanland att vara med och finansiera genom att projektet finns med i länstransportplanerna.

Finansiell fördelning för upprustning av Dalabanan



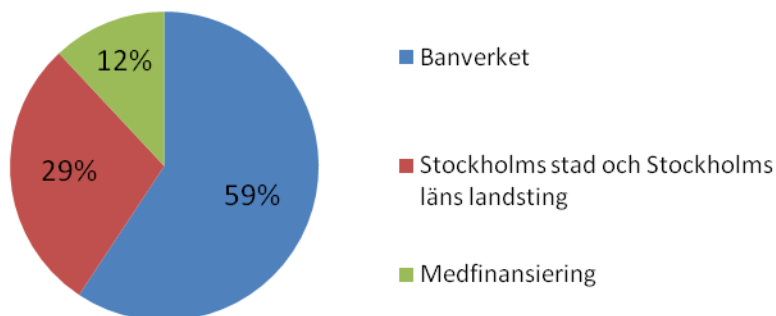
Figur 39 Finansiell fördelning för upprustning av Dalabanan

Upprustningen kommer att ske under åren 2010-2017.

7.5.3. Citybanan, Stockholm, 16,8 miljarder kr (2008 års penningvärde)

Huvudfinansär för projektet är Banverket. Stockholms stad och Stockholms läns landsting går in med 4,8 miljarder kr. Dessutom har kommuner, landsting och regionförbund i Mälardalen samt Östergötland skrivit avsiktsförklaring avseende medfinansiering på Citybanan. Enligt avsiktsförklaringen ska den kommunala medfinansieringen uppgå till 2 miljarder kr som i första hand ska utgå som direkta bidrag för Citybanans utbyggnad.

Finansiell fördelning för Citybanan i Stockholm



Figur 40 Finansiell fördelning för Citybanan i Stockholm

Avtalet följdes upp med ett avtal om medfinansieringen av Citybanan i december 2007. Enligt det avtalet skulle två miljarder kr, det vill säga 12 % av Citybanans kostnad, finansieras av följande parter:

- Upplands Lokaltrafik AB (595,2 miljoner kr)
- Länstrafiken i Sörmland AB (595,2 miljoner kr)
- Landstinget i Östergötland (16,2 miljoner kr)
- Linköpings kommun (16,2 miljoner kr)
- Norrköpings kommun (16,2 miljoner kr)
- Länstrafiken i Örebro AB (185,4 miljoner kr)
- Västmanlands Lokaltrafik AB (575,6 miljoner kr)

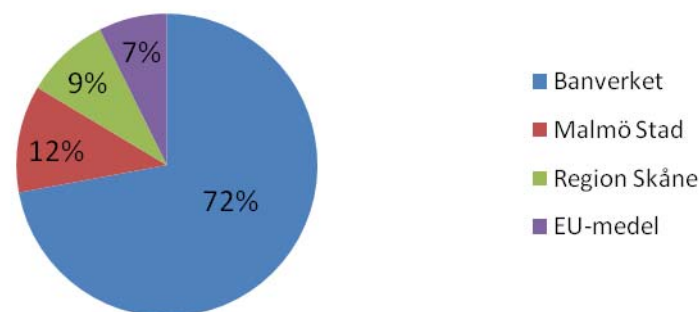
Det pågår fortfarande diskussioner mellan regeringen och kommunerna i Mälardalen angående hur lång avskrivningstiden ska vara. Under november 2009 kommer riksdagen att fatta det slutgiltiga beslutet. Citybanan beräknas vara färdigbyggd år 2017.

7.5.4. Citytunneln i Malmö, 9,45 miljarder kronor (2001 års penningvärde)

Projektet finansieras av Banverket, Malmö Stad, Region Skåne samt med EU- bidrag. Malmö Stad och Region Skåne betalade sina delar till Banverket under åren 2002-2003. Den finansiella fördelningen mellan parterna är enligt följande:

- Banverket (6 811 miljoner kr)
- Malmö Stad (1 088 miljoner kr)
- Region Skåne (859 miljoner kr)
- EU- Medel (692 miljoner kr)

Finansiell fördelning för Citytunneln i Malmö



Figur 41 Finansiell fördelning för Citytunneln i Malmö

Projektet hade sin byggstart 2005 och beräknas vara klar i december 2010.

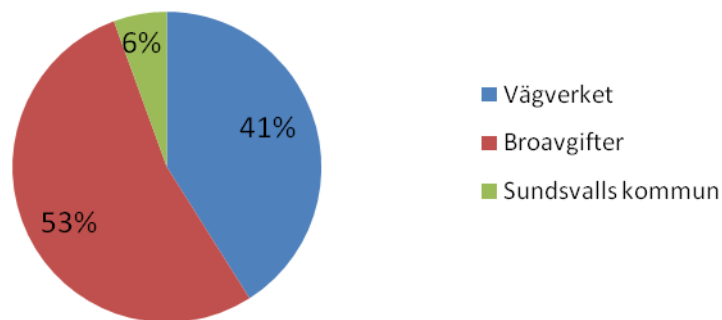
7.5.5. Höghastighetsbanorna, Götalandsbanan och Europabanan, 125 miljarder kr (2009 års penningvärde)

Enligt förslaget till finansiering av höghastighetsbanan ska kommuner och landsting stå för 19 miljarder av den totala kostnaden på 125 miljarder. Det skulle innebära en medfinansiering på 15 %. Ingen överenskommelse har nåtts.

7.5.6. E4 Sundsvall, 4,5 miljarder kr (2008 års penningvärde)

Vägprojektet finansieras av Vägverket, genom broavgifter för tunga fordon samt av Sundsvalls kommun. Medfinansieringen som Sundsvalls kommun gör går i första hand till åtgärder på de vägarna som kommunen kommer överta ansvaret för. Byggstarten för projektet är 2010.

Finansiell fördelning för E4 Sundsvall



Figur 42 Finansiell fördelning för E4 Sundsvall

7.5.7. Upprustning av Fryksdalsbanan, Kil-Torsby, 220 miljoner kr (2009 års penningvärde)

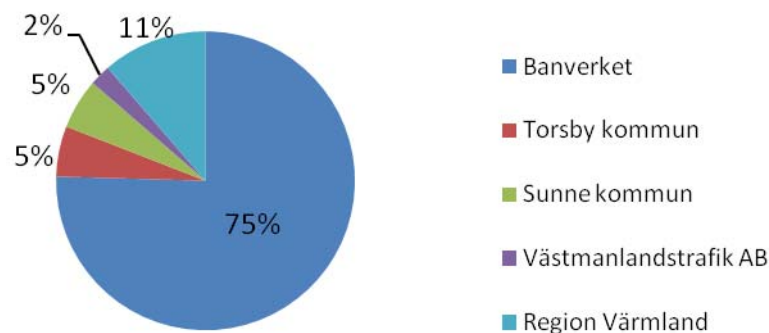
Banverket, Torsby kommun, Sunne kommun, region Värmland samt Värmlandstrafik AB har skrivit en avsiktsförklaring avseende en

medfinansieringslösning för upprustningen på Fryksdalsbanan. Fryksdalsbanan är en oelektrifierad enkelspårig järnväg som har nått sitt kapacitetstak under högtrafik. Upprustningen skulle innebära en högre standard på banan och kortare restider.

I avsiktsförklaringen, som undertecknades den 1 juni 2009, ska kostnaderna fördelas enligt följande:

- Torsby kommun (12 miljoner kr)
- Sunne kommun (12 miljoner kr)
- Värmlandstrafik AB (5 miljoner kr)
- Region Värmland (25 miljoner kr)
- Banverket (166 miljoner kr)

Finansiell fördelning för upprustning av Fryksdalsbanan



Figur 43 Finansiell fördelning för upprustning av Fryksdalsbanan mellan Kil och Torsby

Avsiktsförklaringen bygger på att projektet kommer med i Åtgärdsplanen 2010-2021.

7.5.8. Utbyggnad till fyra spår på Södra stambanan, Flackarp - Arlov, 2 – 2,5 miljarder kr (2008 års penningvärde)

Två separata överenskommelser finns. Det ena avtalet är mellan Banverket, Staffanstorps kommun och Region Skåne där medfinansiering är på ca 4 % av den totala kostnaden för projektet. I det avtalet skall Staffanstorp kommun bidra med 50 miljoner kr och Region Skåne med samma summa. Det andra avtalet är mellan Banverket, Burlövs kommun och Region Skåne med en medfinansiering på ca 6 % av den totala kostnaden. I det avtalet ska kommunen och regionen stå för 75 miljoner vardera.

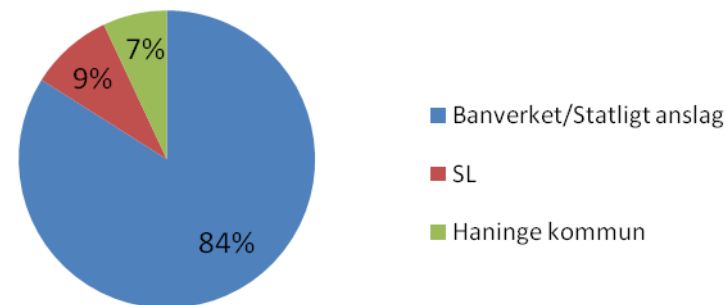
Anledningen till att det finns två avtal är för att Staffanstorps kommun och Burlövs kommun har haft avvikande uppfattningar om banans utformning.

7.5.9. Pendeltågsstation vid Vega, 287 miljoner kr (2008 års penningvärde)

Det finns en avsiktsförklaring mellan Haninge kommun, Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Banverket som upprättades 19 maj 2009. Parterna ska samarbeta för att bygga en pendeltågsstation, Vega, på Nynäsbanan.

I avsiktsförklaringen ska Banverket, SL och kommunen dela på kostnaderna för byggandet av en bro i närheten av där den nya pendeltågsstationen kommer att ligga. SL ska stå för 26 miljoner och Haninge kommun för 20 miljoner. Medfinansieringen för hela projektet skulle därmed bli ca 16 % av den totala kostnaden för pendeltågsstationen.

Finansiell fördelning för pendeltågsstationen Vega



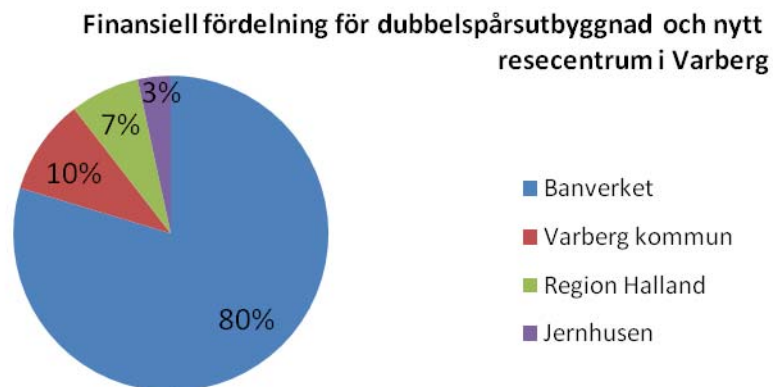
Figur 44 Finansiell fördelning för pendeltågsstationen Vega

Avsiktsförklaringen ska följas upp med ett avtal om finansiering och genomförande som tydligare ska beskriva ansvarsfördelningen mellan parterna. Projektet inväntar regeringsbeslut i början av 2010.

7.5.10. Dubbelspår och nytt resecentrum i Varberg, 2950 miljoner kr (2009 års penningvärde)

Varbergs kommun har tillsammans med Region Halland, Jernhusen och Banverket skrivit en avsiktsförklaring i augusti 2009. I avsiktsförklaringen ingår dubbelspårsutbyggnad i tunnel genom centrala Varberg och ett nytt resecentrum. Den finansiella uppdelningen ser ut enligt följande:

- Varberg kommun (290 miljoner kr)
- Region Halland (210 miljoner kr)
- Jernhusen (100 miljoner kr)
- Banverket (2350 miljoner kr)



Figur 45 Finansiell fördelning för dubbelspårsutbyggnad och nytt resecentrum i Varberg

Förslaget förutsätter att investeringsramen som trafikverken har i infrastrukturpropositionen 2008/09:35 utökas med 15 %.

7.5.11. Kommunernas vilja att medfinansiera

I tabellen nedan kan man få en övergripande uppfattning om hur stor medfinansieringskostnaden är i förhållande till kommunens invånarantal. I och med det kan man få en klarare bild över hur mycket varje kommun är villig att bidra med i medfinansieringen för nämnda projekt. Det bör nämnas att vissa kommuner kan ha fler medfinansieringsprojekt som inte nämnts i exemplen ovan. Tabellen visar bara nämnda exempel.

Tabell 3 Visar hur mycket varje kommun är villig att bidra med per invånare i ett projekt. Observera att invånarantal och penningvärde inte avser samma år.

	Antal invånare åldern 18-64 (SCB 2007)	Medfinansiering för projektet i miljoner kr	Medfinansiering/inv	Projekt
Torsby kommun	7328	12	1 638 kr	Fryksdalsbanan
Sunne kommun	7814	12	1 536 kr	Fryksdalsbanan
Linköpings kommun	88852	16,2	182 kr **	Citybanan
Norrköpings kommun	78162	16,2	207 kr **	Citybanan
Malmö stad	181678	1088	5 989 kr *	City tunneln
Sundsvalls kommun	57691	250	4 333 kr **	E4
Haninge kommun	46872	20	427 kr **	Vega
Staffantorps kommun	12598	50	3 969 kr	Södra stambanan
Burlövs kommun	9699	75	7 733 kr	Södra stambanan
Varbergs kommun	33444	290	8 671 kr	Dubbelspår Varberg

*2001 års penningvärde, **2008 års penningvärde



Kungsholmsgatan 21, 112 27 Stockholm
Tel: +46 8 651 18 40 Fax: 08-651 18 39
<http://www.railize.se>