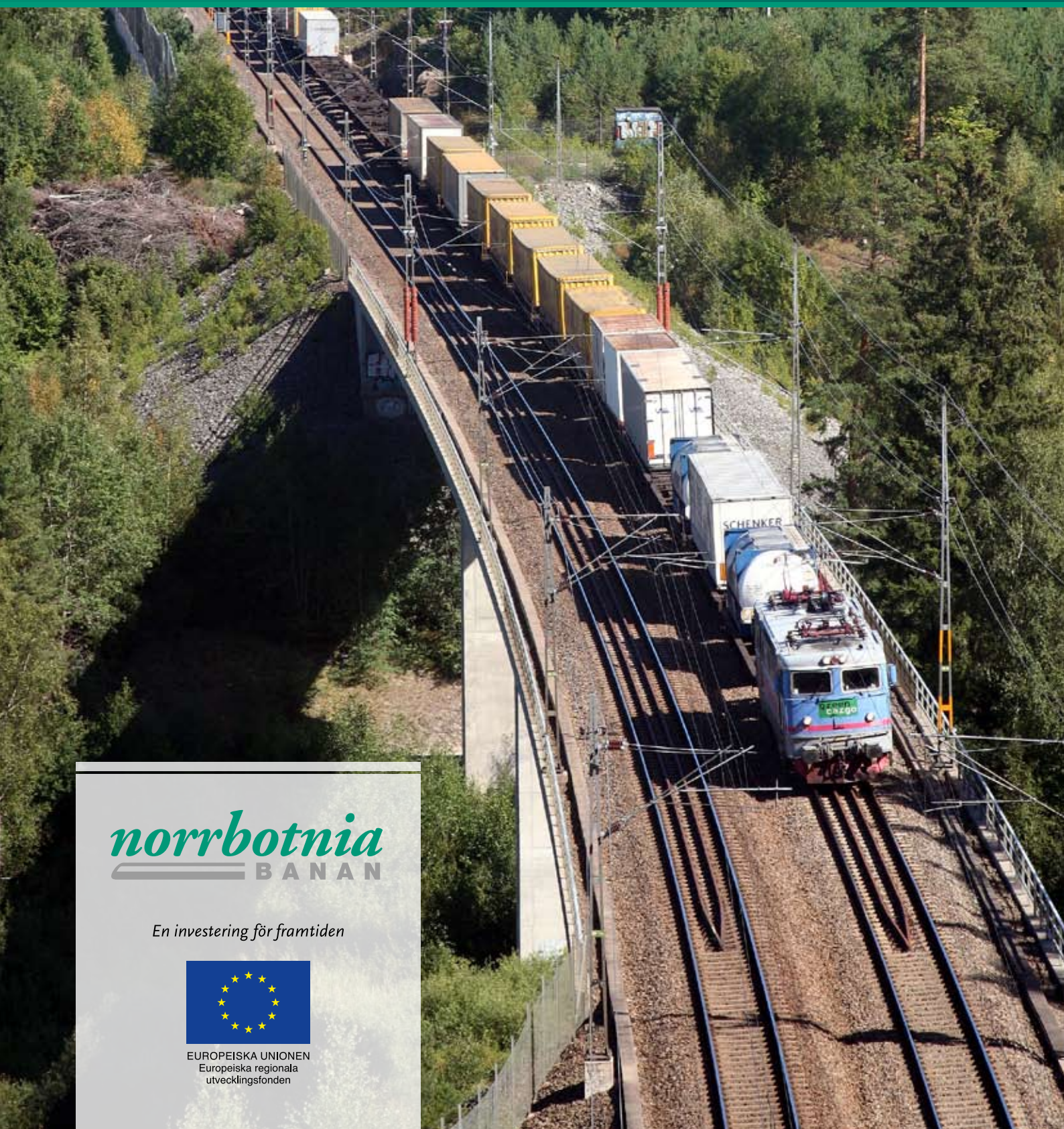


KUNSKAP OM

Norrbotniabanan

2009



norrbotnia
BANAN

En investering för framtiden



EUROPEISKA UNIONEN
Europeiska regionala
utvecklingsfonden



Faktaunderlag

- Analys av Norrbottniska och Västerbottniska naturresursers betydelse för hållbar tillväxt.
Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten, april 2008.
 - Infrastrukturplaner 2010-2019, positionsdokument för Norrbottens och Västerbottens län.
Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten, oktober 2007.
 - Underlag åtgärdsplanering 2010-2020.
Jämförelse prognos och verklighet.
Banverket 2008-04-11
 - Hållbara transporter för framtiden.
Green Cargo 2008 februari.
 - www.scb.se
-

Norrbottenbanegruppen

941 85 Piteå
Tel: 0911-69 60 10
Fax: 0911-199 28
E-post: info@norrbottenbanan.pitea.se

Produktion: Plan Sju reklambyrå
Omslagsbild: Gerhard Troche
Tryck: 2009
Upplaga: 2 000 ex.

KUNSKAP OM

Norrbotniabanan

2009



Innehållsförteckning

Europeisk hotspot.....	5
Industrin i norr ger jobb i EU.....	5
Järnvägssystemet för gods måste moderniseras	6
Sammodalitet är långsiktigt hållbart	6
Starka miljöskäl.....	6
Befolkningskoncentration lämplig för pendling.....	7
Botniska korridoren – Sveriges godspulsåder	8
Barentsregionen är rik på naturresurser	8
Järnväg överträffar prognosen	10
Norrbotniabanan tillhör de lönsammaste	10
Finansieringsmöjligheter.....	11



Norrbotniabanan

- » Lönsammast av de stora järnvägsprojekten i Sverige.
- » Transportkostnader för gods minskar med 30 procent.
- » Konkurrenskraften stärks för näringslivet.
- » Betydande miljövinst med minskat koldioxidutsläpp.
- » En vital del av den Botniska korridoren.
- » En förutsättning för EUs råvaruförsörjning.
- » Halverade restider ger väsentlig regionförstoring.

Europeisk hotspot

Norra Sverige har mycket höga industriella produktionsvärden, till stor del baserade på råvaror som skapar produktion och arbetstillfällen i hela EU. Exportvärdet är högt och industrins tillväxt är långsiktigt stark. Besöksnäringen växer. Gods- och personflödena är koncentrerade till kuststråket och till ett begränsat antal inlandsstråk, vilket ger bra trafikunderlag.

Industrin i norr ger jobb i EU

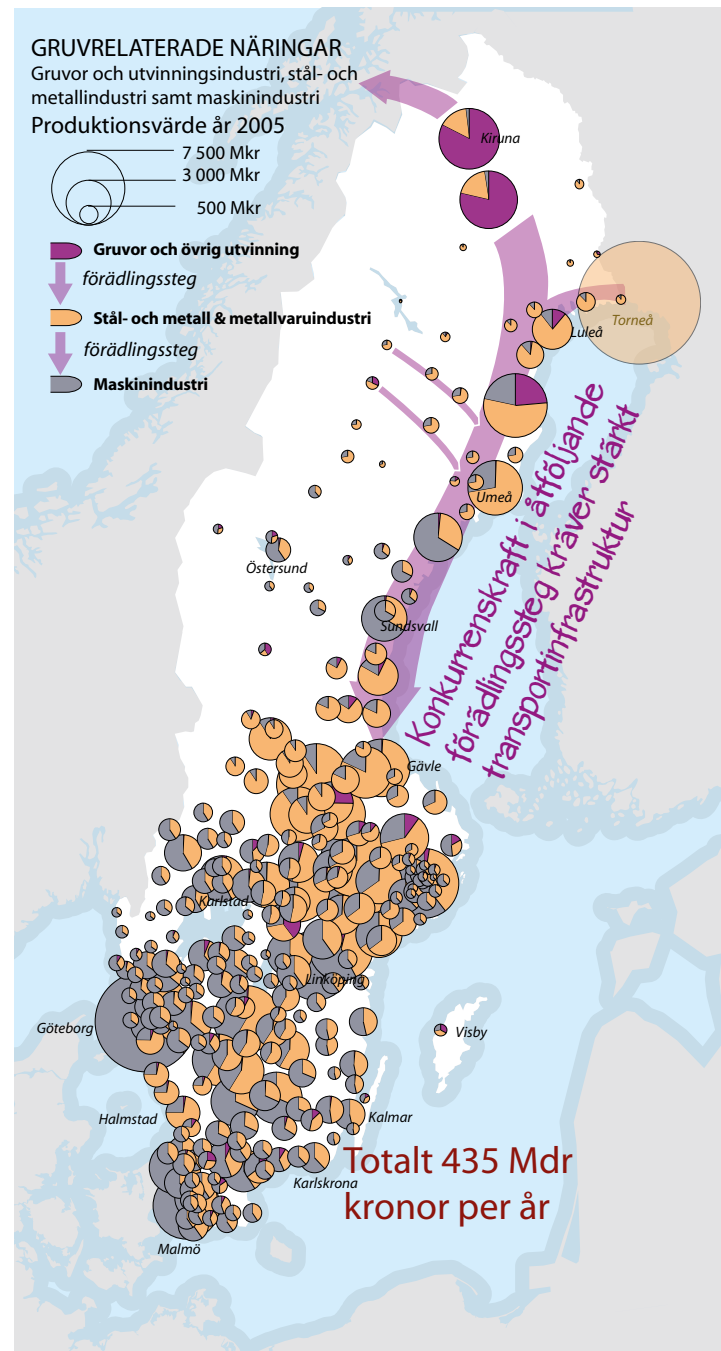
Norra Sveriges basindustrier är viktiga leverantörer av insatsvaror till Europas industrier. Norrbottenbanan säkrar effektiva godstransporter och sänker transportkostnaden med 30 procent.

Nästan hela EU:s produktion av järnmalm sker i Norrbotten (90 procent). Med tio av landets femton aktiva gruvor bidrar Norrbotten och Västerbotten starkt till att Sverige även ligger på första plats för guld, och på andra plats för bly, zink, silver och koppar. Ytterligare betydande malmfyndigheter har hittats och effektiv infrastruktur behövs för att de ska kunna nyttiggöras.

I Norrbotten och Västerbotten finns investeringsbeslut på 38 miljarder kronor i malm- och mineralindustrin. Boliden och LKAB svarar för 29 miljarder kronor av dessa. Baserat på malm och metall produceras i det svenska industrisystemet för 435 miljarder kronor per år (2005). Minst lika mycket förädlas inom övriga EU. För konkurrenskraften i malmens alla förädlingssteg är det avgörande att transportinfrastrukturen håller tillfredsställande standard.

Norrlandslänet svarar för ca 40 procent av landets skogsproduktion. Sveriges produktion av sågade trävaror täcker 16 procent av förbrukningen i EU-länderna. Massa- och pappersindustrin täcker drygt en tiondel av EU-ländernas pappersbehov. Råvaran från norra Sverige ger ett väsentligt ekonomiskt utbyte i andra delar av landet och EU. Det krävs fungerande transporter från skog till sågverk och i den fortsatta förädlingskedjan.

Norra Sverige har stor betydelse för att EU ska kunna säkra en egen produktion av malm och skogsråvara. Stark europeisk råvaruförsörjning gör att Sveriges och EU:s industri klarar långsiktig konkurrenskraft.



Råvaror från gruvorna i norra Sverige vidareförädlas och ger jobb och välfärd i hela landet och i övriga EU.



Rödmarkerade järnvägssträckningar klarar inte ens fem procents ökning av godstrafiken utan åtgärder, enligt Green Cargo. Med åtgärder kan Stambanan genom övre Norrland klara en viss ökning, men redan vid 20 procents ökning är det endast med en ny kustjärnväg som trafiken kan klaras.

Mellan 2000 och 2005 ökade godstrafiken Vännäs-Boden med 30 procent. Kapacitetsbristen är redan ett faktum.

Järnvägssystemet för gods måste moderniseras

Ungefär 60 procent av det svenska godstransportarbetet på järnväg sker i Norrland, främst på Malmbanan och på Stambanan genom övre Norrland/Norra Stambanan. Merparten av de drygt 30 godstågen per dygn är systemtåg med stålämnen, kopparämnen, papper och pappersmassa, timmer, sågade trävaror, lastbils-hytter samt färskvaror.

Stambanan genom övre Norrland är hårt belastad och fullbelagd de tider som godskunderna efterfrågar. Den har också tvärare kurvor och brantare lutningar än landets övriga stambanor. Tågen kan därför bara lastas till två tredjedelar om de inte förses med två lok. Det ger merkostnader och sämre konkurrenskraft. Enkelspårigt system medför extra sårbarhet vid störningar, vilket ökar risken för driftstopp och stora förluster i industrin.

För godstrafiken innebär Norrbotniabanan kraftigt ökad kapacitet. Transporttiderna minskar med två till tre timmar. Varje lok kan dra tyngre tåg, vilket ger lägre transportkostnader. Leveranstryggheten ökar eftersom Norrbotniabanan bildar ett dubbelspår tillsammans med Stambanan. Systemtågen kan fördelas mellan banorna, för att öka säkerhet och kapacitet.

Sammodalitet är långsiktigt hållbart

Sammodalitet mellan järnväg och sjöfart är viktigt för norra Sveriges exportintensiva näringsliv, och för samhällets omställning till mer miljövänliga transportsystem. En betydande del av Sveriges export av malm, stål och skogsprodukter skeppas via regionens hamnar. Norrbottens och Västerbottens fyra hamnar hanterar cirka 13 miljoner ton per år.

Starka miljöskäl

Den parlamentariska klimatberedningen var överens om de stora frågorna i sitt betänkande i februari 2008. Att transportera med fossila bränslen är inte långsiktigt hållbart. För att nå målen föreslår beredningen bland annat att järnvägskapaciteten ska ökas med 50 procent. Det går inte att komma i närheten av den kapacitetsökningen i Norrbotten och Västerbotten med befintlig standard eller ens med upprustad stambana. Redan vid en försiktig ökning är det nödvändigt med sådan kapacitet och standard som bara kan åstadkommas med en ny kustjärnväg.

Flyg- och bilfrakt är inte förenligt med den globala målsättningen att minska koldioxidutsläppen. EU styr medvetet trafik till järnväg med hjälp av investeringsmedel. För att klimatsmarta godsfrakter med tåg ska motsvara dagens krav på effektivitet och punktlighet så krävs det investeringar i moderna banor.

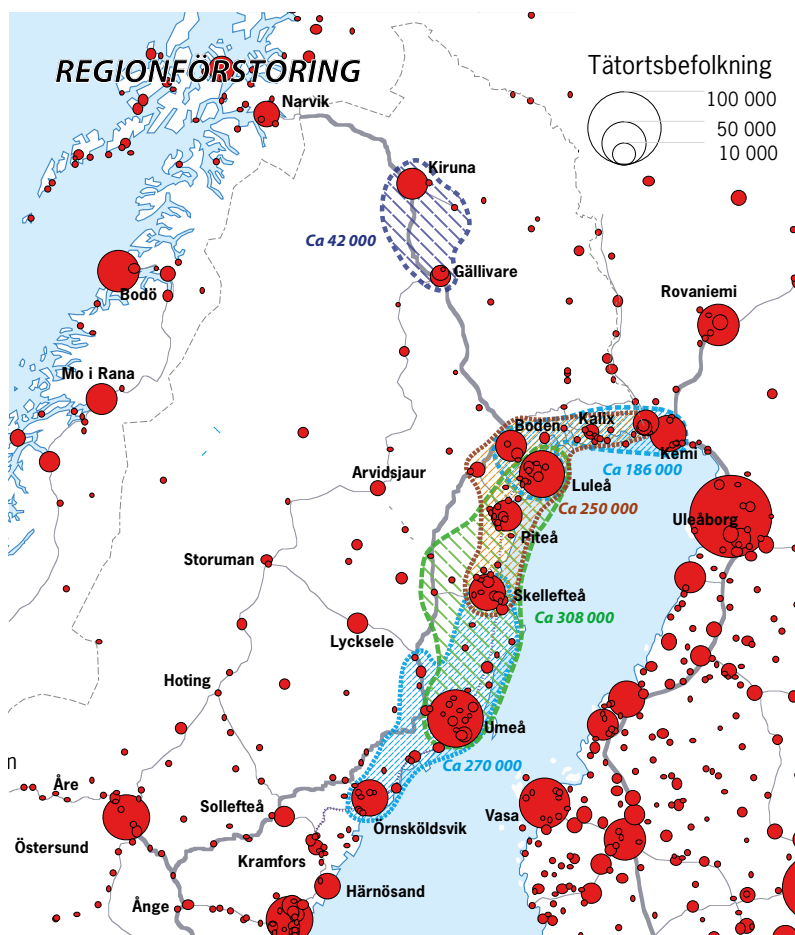
Att öka andelen järnvägstransporter är en klok satsning, både nu och i framtiden. Järnvägstrafiken svarar för mindre än en procent av transportsektorns samlade utsläpp av koldioxid, svavel- och kväveoxider.

Det finns fler miljötrender som talar för ökade järnvägsinvesteringar. Miljömedvetenhet och skärpta krav har lett till ökade returtransporter, ett exempel är Bolidens kopparpandel till Helsingborg som tar med elektronikskrot från Europa och rötslam från Stockholm på returresan. Även det faktum att många varor transporteras långa sträckor innan de når användaren talar för järnväg. Varans totala miljöbelastning blir en allt viktigare konkurrensfaktor och transporternas del är då avgörande. Allt fler företag strävar efter att minska flygtransporter till förmån för tågtransporter.

Sverige står för en förhållandevis liten del av de totala koldioxidutsläppen, men varje ton som kan minskas är lika mycket värd för jordklotet var det än skulle ha uppstått. Enligt Banverket medför Norrbottenbanan minskade koldioxidutsläpp med 100 000 ton/år.

Befolkningskoncentration lämplig för pendlning

Undermåliga pendlingsmöjligheter mellan kuststäderna ger näringslivet otillräckliga lokalisering- och expansionsförutsättningar. Pendlingsmässigt åtskilda arbetsmarknader innebär att nedläggningar och strukturomvandlingar ger flyttning som konsekvens istället för kompenserande pendlning mellan kommunerna.



**Enligt Banverket medför
Norrbottenbanan minskade
koldioxidutsläpp med
100 000 ton/år.**

Invånarantal

- » Umeå med kranskommuner: 140 000.
- » Luleå-Piteå-Boden: 140 000.
- » Skellefteå: 72 000.
- » Kiruna-Gällivare: 42 000.
- » Kalix-Haparanda-Torneå-Kemi-Rovaniemi: 147 000.
- » Uleåborgsregionen: 200 000.

Regionförstoring skapar stora, differentierade och inbördes överlappande dagspendlingsregioner

Regionförstoring medför att:

- » Orterna kompletterar varandra.
- » Arbetsmarknaderna blir större och mer differentierade.
- » Kompetensförsörjningen förbättras.
- » Storstadens fördelar uppnås samtidigt som den mindre stadens kvalitet bibehålls.
- » Miljö- och klimatkraven hanteras bättre.
- » Besöksnäringen kan fortsätta växa.

Kuststråket har betydande pendlingsflöden mellan orter med restider under 45 minuter. Restiderna mellan större, potentiellt inbördes kompletterande orter är för långa. Med en kustjärnväg kommer hela kuststråket att knytas samman i ett antal stora, inbördes överlappande pendlingsregioner.

Norrlandskusten är det område i landet som har störst potential för regionförstoring. Städerna ligger som ett pärlband längs kusten. Restiderna halveras jämfört med bil och buss. Med Norrbotniabanan får man minst ytterligare en stad inom pendlingsavstånd. Arbetsmarknaderna blir mer differentierade och dynamiska. För arbetsgivarna innebär det att utbudet av rätt kompetens ökar. För den enskilde innebär det ökad valfrihet och mer utvecklingsmöjligheter. Möjligheterna för besöksnäringen ökar i hela området tack vare förutsättningar att utveckla kommunikationerna till och från kuststråket.

Botniska korridoren – Sveriges godspulsåder

EU-medlemsstaternas transportnätverk integreras och bidrar till en starkare gemensam marknad. EU antog 2004 en plan som koncentrerar investeringar till ett begränsat antal transeuropeiska huvudtransportstråk.

Den Botniska korridoren har redan nu en stor internationell betydelse. Strategiska godsflöden på järnväg fraktas på denna transportaxel mellan Nordeuropa och Västeuropa. Länken binder samman det naturresursrika norra Europa med de mest befolkningstäta marknaderna inom EU.

Den Botniska korridoren är en viktig grundstruktur i systemet från råvara via förädling till marknad. Den binder samman de EU-prioriterade stråken Nordiska triangeln och Northern Axis.

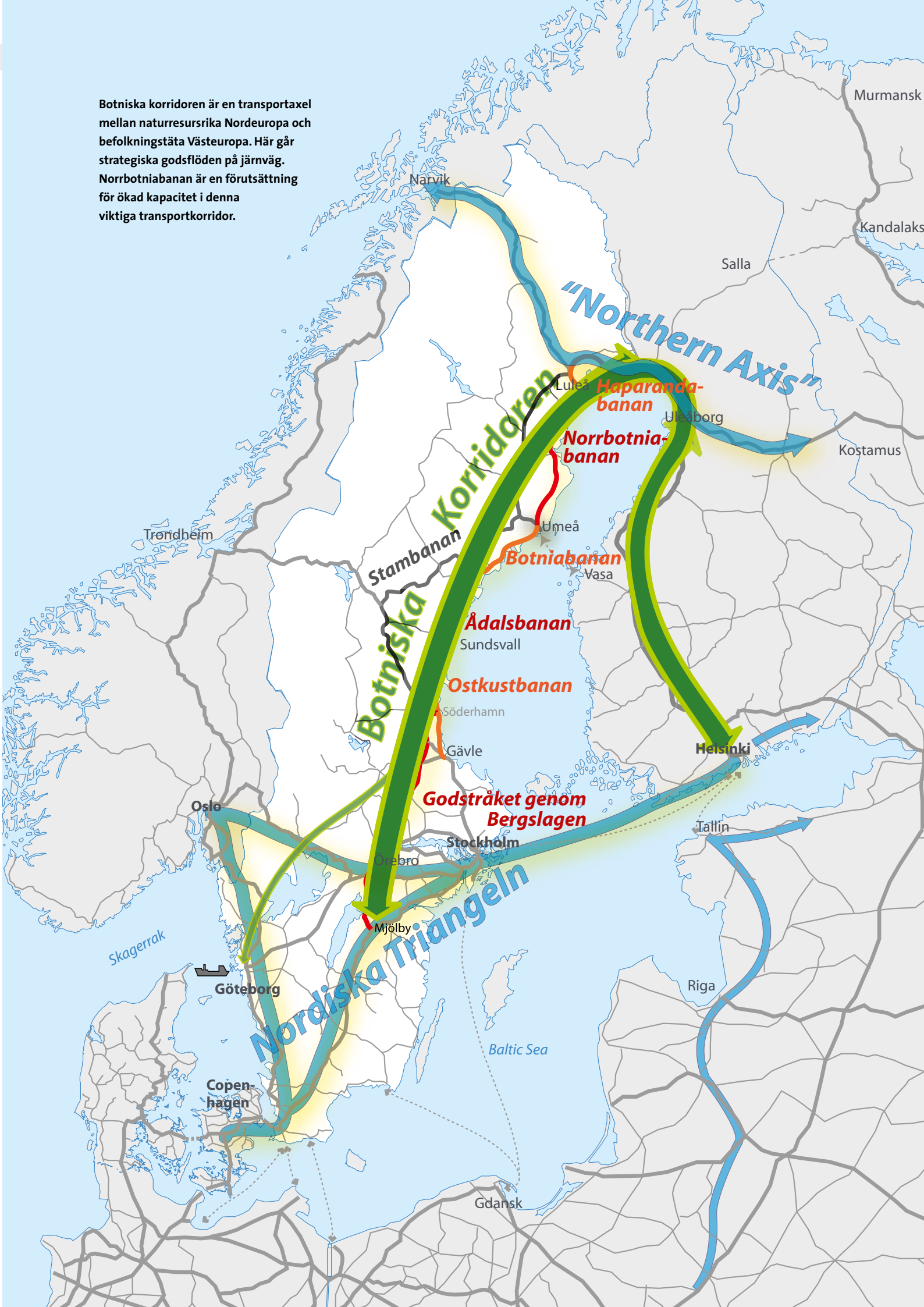
Norra Europas basindustri fraktar betydande delar av sina högvärdiga och strategiska produkter med tåg i den Botniska korridoren. Det transportsystemet är en nationell angelägenhet som har stor betydelse för landets utveckling.

Barentsregionen är rik på naturresurser

I Barentsregionen finns stora förekomster av mineraler, skog, gas och olja samt fisk och turistiska potentialer. Regionen är en viktig naturresurs- och råvarukälla för hela Europa och ger goda möjligheter till egen vidareförädling. Till exempel importeras skogsråvara från Nordvästra Ryssland och Baltstaterna till finsk och svensk skogsindustri.

Sveriges enda landförbindelse med Finland och Ryssland finns längst i norr. Att Norrbotniabanan finns på plats är en förutsättning för att vi ska kunna utveckla de möjligheter som naturresursrikedomen ger.

Botniska korridoren är en transportaxel mellan naturresursrika Nordeuropa och befolkningstäta Västeuropa. Här går strategiska godsflöden på järnväg. Norrbotniabanan är en förutsättning för ökad kapacitet i denna viktiga transportkorridor.



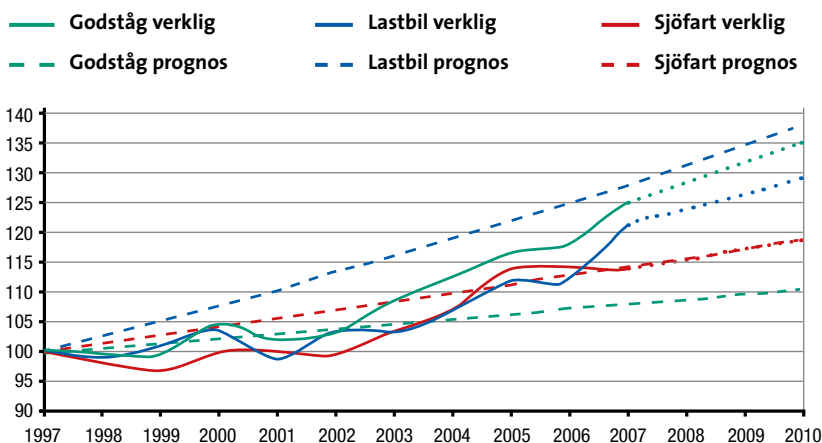
Norrlands nettoexportvärde är 52 procent av Sveriges totala 130 miljarder kronor per år (SCB, 2007).

Bruttoregionalprodukten per sysselsatt i Norrbotten är 703 000 kr, i Västerbotten 611 000 kr. Riksgenomsnittet är 656 000 kr (SCB, 2006).

Järnväg överträffar prognosen

Banverket har undersökt hur de olika trafikslagen har utvecklats jämfört med prognosen för 2010. När den togs fram 1997 menade många att prognosen för järnväg var alltför optimistisk. Men redan när 2007 summerades konstaterade Banverket att både resande och gods på järnväg har ökat betydligt mer än prognosen för 2010. Personbil, lastbil och inrikesflyg ligger däremot lägre än prognosen.

UTVECKLING GODSTRAFIK JÄMFÖRT MED PROGNOSEN, INDEX 100



Banverkets diagram "Utveckling godstrafik" visar att godstrafik på järnväg ökar mer än övriga transportslag (tonkilometer) och betydligt mer än prognosen.

Norrbotten tillhör de lönsammaste

Kostnaden för Norrbotten är 18-20 miljarder kronor, prisnivå 2007-01. Det motsvarar 13-16 veckors industriellt produktionsvärde i de två nordligaste länen. Banverkets samhällsekonomiska kalkyl visar att satsningen ger tillbaka upp till 1,45 per satsad krona. Det placerar Norrbotten bland de lönsammaste, stora järnvägssatsningarna i Sverige.

En följd av Norrbotten blir också bättre nyttjande av befintliga samhällsinvesteringar och tillväxtpotentialer i besöksnäringen. Dessutom tillkommer viktiga samhällseffekter i form av stärkt och långsiktigt hållbar konkurrenskraft för företagen, arbetsmarknadseffekter och kompetensförsörjning. Dessa effekter tillkommer utöver de samhällsnyttor som tagits hänsyn till i Banverkets kalkyl.

Miljövinsten är inte heller fullt ut beaktad i Banverkets kalkyl. Kalkylens värdering av miljövinster bygger på gammalt underlag och är underskattad i ljuset av ny kunskap och ökad medvetenhet.

Finansieringsmöjligheter

Transporterna är en kritisk faktor för basindustrin. De verkar på en global marknad och hela Sverige tjänar pengar på stärkt konkurrenskraft i företagen. Ju tidigare Norrbotniabanan byggs desto tidigare uppnås samhällsvinsterna från stärkt export och ökad lönsamhet. Effektiv järnväg där basindustrin finns ökar Sveriges industriella produktionsvärde och lämnar även över ett långsiktigt hållbart transportsystem till kommande generationer.

Norrbotniabanan är ett av de projekt som Banverket har bedömt som lämpliga för samfinansiering. Regionens företrädare har redan startat en dialog om alternativa finansieringslösningar för att tidigare lägga Norrbotniabanan.

Det finns goda möjligheter att få EU-medel till strategiska järnvägs-länkar. En förutsättning är dock att de aktuella projekten först är prioriterade i det egna landets långsiktiga planer. Norrbotniabanan har ett intressant läge ur EU-perspektiv och Sverige behöver verka för prioritering av den Botniska korridoren i EU-sammanhang. Risken att gå miste om betydande medfinansiering är ytterligare ett starkt argument för att prioritera Norrbotniabanan i den nationella infrastrukturplanen.

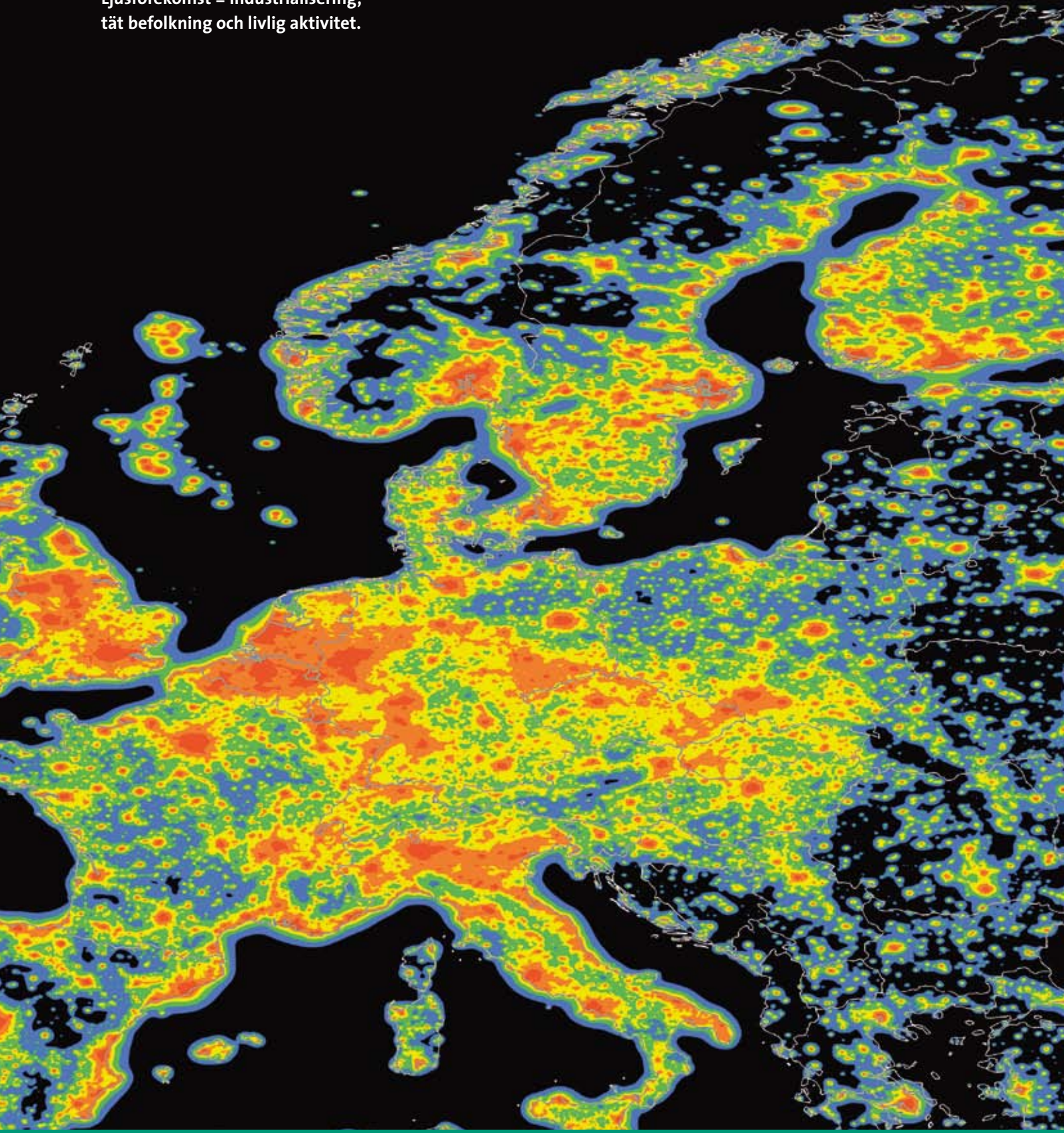
Att bygga om Stambanan genom övre Norrland till normalstandard skulle kosta i princip lika mycket som att bygga Norrbotniabanan. Och det skulle fortfarande vara ett sårbart enkelspår.



Foto: Gerhard Troche

SATELLITBILD

Ljusförekomst = industrialisering,
tät befolkning och livlig aktivitet.



Science Photo Library

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden

norrbotnia
BANAN

www.norrbotniabanen.nu