

2 Nuläge

Barentsregionen och Norrland karaktäriseras av rika naturtillgångar med stora exportvärden främst inom skogs- och gruvnäringen. Näringslivet har en liten närmarknad och är beroende av kostnadseffektiva transporter för att nå de stora marknaderna. Regionen har haft en kraftig befolkningstillväxt i universitetsstäderna medan glesbygden allt mer avfolkas. Ökad samverkan mellan utbildning, forskning och näringslivets basnäringar är ett utpekat satsningsområde för att göra industrin fortsatt bärkraftig och bidra till en hållbar tillväxt i hela Norrland och Sverige i övrigt.

2.1 Norrbotniabanegruppen

Under 1999 bildades Norrbotniabanegruppen, som är en lobbyorganisation, för att påskynda riksdag, regering och Banverkets planer att förverkliga en Norrbotniabana mellan Umeå och Haparanda. Följande intressenter ingår i gruppen:

- Kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Boden, Luleå, Kalix och Haparanda
- Länsstyrelserna och landstingen i Norr- och Västerbotten
- Näringslivet

Norrbotniabanegruppens arbete syftar till att visa på motiv för en utbyggnad av en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda. Organisationen har sedan bildandet initierat och tagit fram ett antal utredningar som beskriver och analyserar förutsättningar och möjliga vinster för samhället med en Norrbotniabana.

Här är det viktigt att påpeka att Norrbotniabanegruppen är en lobbyorganisation och att det är Banverket som sköter den formella processen med framtagning av förstudie, järnvägsutredning, järnvägsplan osv. I egenskap av detta ansvarar Banverket för att ta fram förutsättningar och analysera vilka effekter och konsekvenser en bana kan ge för samhället. I detta arbete kommer Banverket att söka information från tidigare genomförda utredningar men även från andra håll.

2.2 En del av Barentsregionen

Barentsregionen omfattar området runt norra polcirkeln i Norge, Sverige, Finland och Ryssland. Regionen är den nordligaste samarbetsregionen i Europa. Den bildades 1993 genom att utrikesministrarna från Sverige, Norge, Finland och Ryssland samt representant för EU-kommissionen undertecknade den så kallade Kirkenesdeklarationen. Samarbetet syftar bland annat till att säkra stabilitet och utveckling i regionen och i Europa i sin helhet. I Kirkenesdeklarationen understryks betydelsen av samarbete inom exempelvis miljö, ekonomi, vetenskap, teknik, regional infrastruktur, kommunikationer, kultur och turism.

Totalt bor fem miljoner människor i hela Barentsregionen. De stora arealerna gör att området upplevs som glesbefolkat. Befolkningskoncentrationer finns bl.a i kuststråket runt Bottenviken.

Definition Norrbotniabanan

Norrbotniabanegruppens definition av Norrbotniabanan är en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Haparanda.

Banverkets definition av Norrbotniabanan är en ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå.



Figur 2.1: Barentsregionen omfattar norra delarna av Norge, Sverige, Finland och Ryssland.

Umeå med kranskommuner och Luleå-Piteå-Boden har vardera 140 000 invånare. Däremellan finns också betydande befolkningskoncentrationer. Skellefteå med 72 000 invånare är Sveriges största kommun utan persontrafik på järnväg. Kiruna och Gällivare/Malmberget har tillsammans 43 000 invånare. Mellan norra Sverige och norra Finland är samspelsflödena betydande mellan Torneå och Haparanda, som delvis fungerar som en stad med sammantaget drygt 30 000 invånare.

Norra Norge från Narvik och norröver har sammanlagt 200 000 invånare. Detta område kopplas söderifrån i icke oväsentlig grad av Malmaban och det svenska järnvägssystemet.

På finska sidan har Torneå och Kemi med intilliggande småkommuner sammantaget 60 000 invånare, Rovaniemiområdet 60 000 och Uleåborgsregionen 200 000 invånare.

Befolkningen i nordvästra Ryssland är avsevärt större. Kolahalvöns befolkning har sammantaget 1,2 miljoner och Archangelskområdet har 1,6 miljoner invånare. 1,1 miljoner invånare finns i republiken Komi, cirka 45 000 i Nenets Autonoma Distrikt och cirka 750 000 i Kareliska republiken.

Befolkningen växer i och kring universitetsstäderna

De större stadsregionerna med mångsidig arbetsmarknad och universitetsutbud har haft en positiv utveckling. I Umeås fall har utvecklingen till och med varit mycket positiv. Denna positiva utveckling kan också ses i kranskommuner inom pendlingsavstånd från universitetsstäderna. Övriga stadsregioner har förlorat befolkning, i vissa fall i betydande omfattning. Finska sidan har haft likartad befolkningsutveckling. Särskilt Uleåborg har haft kraftig tillväxt men även Rovaniemi.

Många industriorter ligger avskilda från universitetsorterna. I Sverige har Skellefteå, Gällivare, Kiruna och Kalix särskilt stor andel som är sysselsatta inom tillverkningsindustrin. Omvänt har Umeå och Luleå/Boden särskilt höga andelar anställda inom offentlig sektor. Högre utbildning och forskning har en avgörande betydelse för exempelvis produktutveckling och marknadsföring inom tillverkningsindustri och övriga branscher.

En flexibel och väl fungerande arbetsmarknad är en viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Med utvecklade pendlingsmöjligheter underlättas förutsättningarna att arbeta på ett större avstånd från hemmet utan att behöva flytta, vilket gör det enklare att knyta arbetskraft till lämpliga

arbeten. Denna regionförstoring skapar förutsättningar för att motverka den negativa befolknings-trenden utanför städerna längs norrlandskusten. Orterna ligger dessutom på ett lämpligt avstånd från varandra för effektiv persontågtrafik.

Utbildningsnivån i regionen skiljer sig mycket åt. Universitetsstäderna Umeå och Luleå har större andelar högre utbildade än riksgenomsnittet, medan övriga kommuner i länen har en lägre andel än genomsnittet. Med effektivare kommunikationer kommer dessa obalanser att minska, eftersom såväl rekrytering av studenter till universiteten, som rekryteringen av högutbildade till näringslivet är starkt beroende av tillgängligheten till utbildning.

Näringslivet präglas av stora naturtillgångar

Barentsregionen är ett av världens rikaste områden på naturtillgångar. Här finns rika mineralfyndigheter, stora skogar, vattenkraft och ett rikt fiske i Barentshavet. I Ryssland finns också stora fyndigheter av olja och gas. Näringslivet består till stor del av råvaruförädlande basindustri, som i norra Sverige domineras av malm och skogsråvara. Norrbottens järnmalm och Skellefteåfältets fyndigheter av koppar, zink och guld står för betydande delar av produktionen inom EU. Skogsråvaran leder till ännu högre nettoexportvärden än malmen.

De industriella produktionsvärdena i den svenska delen av Barentsregionen (Västerbottens och Norrbottens län) är i storleksordningen 65 miljarder kronor per år. Områdena i Norge, Finland och Ryssland har tillsammans ännu större industriell produktion.

Råvarutillgången i Barentsregionen är av stor betydelse för hela Sverige och övriga Europa eftersom råvarorna förädlas i olika steg vid specialiserade fabriker. Transportsystemet utgör en avgörande länk i förädlingskedjan. Ett exempel är järnmalm från Gällivare. Malmen valsas till stålämnen i Luleå och förädlas ytterligare i Borlänge innan stålet kan användas i tillverkningsindustrin. En stor del av den förädlade produktionen exporteras därefter ut i världen. På samma sätt förädlas skogsråvaran i olika steg. Dels från timmer till inredningar och möbler, och dels från massaved till pappersmassa och vidare till papper och kartong.

Stora förändringar vid ökat utbyte i Barents-regionen

Näringslivet i nordvästra Ryssland genomgår en förändringsprocess. Genom att råvarorna i betydande grad är desamma finns förutsättningar för att Finlands och Sveriges högproduktiva och miljöinriktade industri skall kunna få viktiga roller i förädlingskedjorna. Som ett led i detta har man på den ryska sidan helt nyligen färdigställt en ny järnväg som via gränsstationen Vartius kopplar samman de ryska och finska järnvägssystemen i höjd med Uleåborg.

2.3 Övre Norrlandskusten

Den sammantagna befolkningen i kustkommunerna mellan Umeå och Luleå uppgår till 300 000 invånare. Förutom Umeå och Luleå är det Robertsfors, Skellefteå och Piteå kommun. Längs hela stråket mellan Umeå och Haparanda bor nära 360 000 invånare.

Umeå är den mest expansiva kommunen. Här startas många nya företag, inte minst inom kommunikation och informationsteknologi. Verkstadsindustrin är stark liksom handeln. Den offentliga servicen är väl utvecklad. Umeå universitet och Sveriges lantbruksuniversitet bidrar mycket starkt till dynamik och tillväxt.

Robertsfors är den minsta kommunen i kuststråket. Befolkningen har de senaste åren minskat marginellt.

Skellefteå har haft oförändrad folkmängd de senaste decennierna, dock har en befolkningstillväxt skett under det senaste året. Näringslivet domineras av industri och handel. Vård och omsorg och offentlig service är väl utbyggd. I Skellefteå finns en universitetfilial till Umeå och Luleå universitet.

Piteå har de senaste åren haft en positiv befolkningsutveckling. Handel, turism och industri är viktiga näringar i kommunen. Nyföretagandet har de senaste åren haft en positiv utveckling och har en stor del i att Piteå växer. Ur norrlandsperspektiv har Piteå en unik profilering på musik, festivaler och turism.

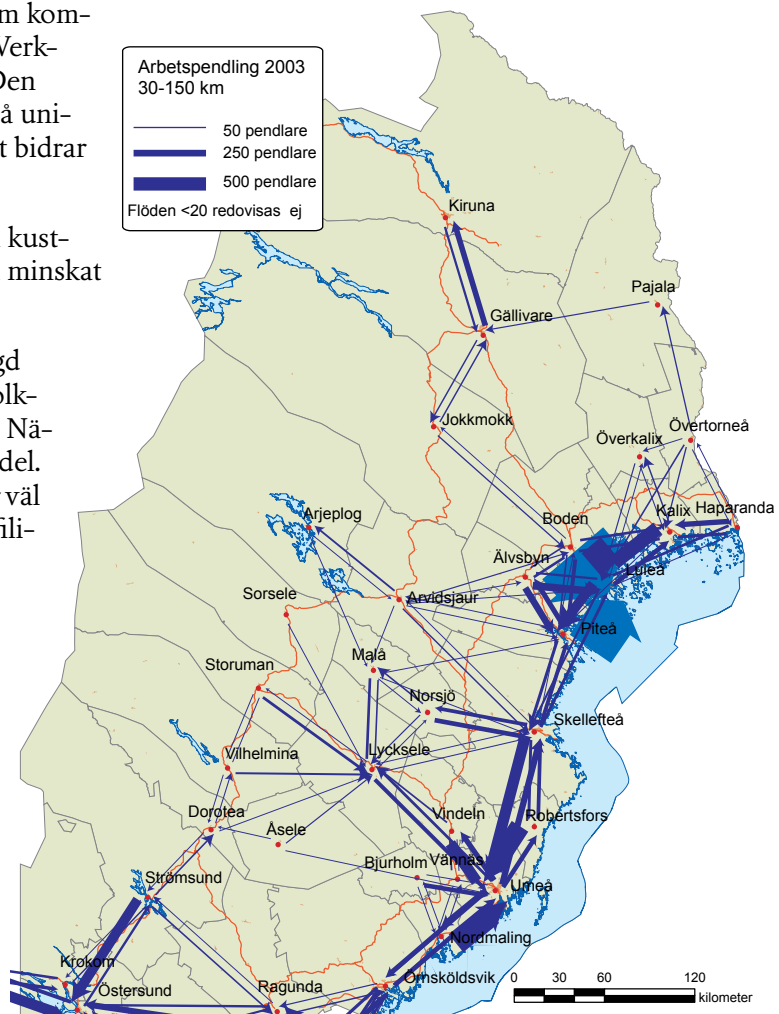
Luleå har en positiv befolkningsutveckling och ett mångsidigt näringsliv med tung industri och avancerad forskning. Den offentliga servicen är väl utbyggd.

I Luleå finns ett universitet. Två av tre luleåbor arbetar i tjänstesektorn.

Pendling

En genomsnittlig pendlingsresa mellan bostad och arbetsplats är drygt 20 minuter i Sverige. Omfattande arbetspendling förekommer med restider upp till 40–60 minuter från dörr till dörr. Pendlingstider över 60 minuter upplevs av många som avskräckande (se figur 2.3:2). Vissa människor är dock mer villiga att pendla än andra. Det gäller särskilt studerande och personer med högre utbildning. Med allt fler kunskapsintensiva företag blir väl fungerande persontransporter allt viktigare. IT-utvecklingen har hittills inte minskat behovet av personresor. Det förefaller snarare vara tvärt om.

Med arbetsmarknadens ökade specialisering blir det svårare för människor som har förlorat arbetet att hitta ett likvärdigt arbete nära bostadsorten. Arbetsökande med specialistkompetens har möjlighet att få ett likvärdigt arbete om de är beredda att arbeta relativt långt bort från



Figur 2.2: Pendling mellan kommuner längs Norrlandskusten (2003) Källa Ramböll Sverige AB, bearbetad statistik från SCB.

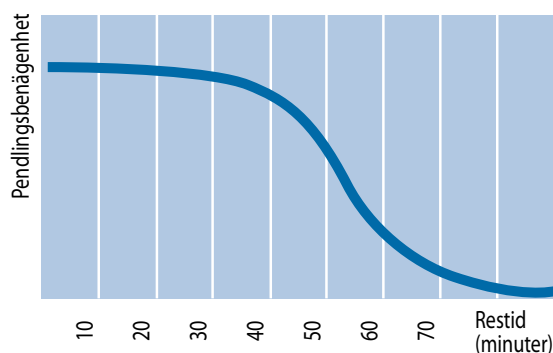
hemorten. Ett sätt att klara detta är att flytta, men svårigheter kan uppstå när båda i ett parförhållande ska finna lämpliga arbeten. Goda pendlingsmöjligheter ger då möjlighet att hitta ett likvärdigt arbete på längre avstånd.

Umeå och Luleå utgör regioncentrum med stor inpendling. Luleå omges av de stora kranskommuner Boden och Piteå, som med dagens restider ligger på lämpligt pendlingsavstånd. I Umeå sker störst pendlingsutbyte med de närliggande kommunerna Vännäs, Nordmaling, Robertsfors och Örnsköldsvik. Pendlingen till Skellefteå är störst hos män och till arbetsplatser som kan vara svåra att försörja med kollektivtrafik

Dubbelriktad pendling ger bra möjlighet till en ekonomiskt fungerande tågtrafik.

Kvinnor använder över lag kollektivtrafik i större utsträckning än män, men vid resor med väl utbyggda system med tåg eller stadsbuss är skillnaderna mellan könen små (Källa: reseundersökning 2003, Västrafik). I hushåll med en bil används bilen kanske traditionellt mest av mannen, vilket påverkar kvinnornas val av färdmedel. Vanliga kvinnoyrken inom exempelvis vården eller privat och offentlig service kan även vara lättare att nå med kollektivtrafik än mansdominerade arbeten i mindre centrala områden. På långa avstånd är pendlingsbenägenheten för kvinnor betydligt lägre än för män i hela Sverige utom i stråk med mycket goda kollektivtrafikförutsättningar. Förbättrade pendlingsmöjligheter med tåg anses därför ha särskilt stor betydelse för kvinnor.

Personer i hushåll med högre inkomst åker stadsbuss i mindre utsträckning. Däremot används tåg, express- och landsbygdslinjer i större utsträckning av höginkomsttagare. En tänkbar anledning är att höginkomsttagarna reser längre till arbete och studier.



Figur 2.3: Principfigur som visar hur pendlingsbenägenheten minskar vid restider över 40-60 minuter.

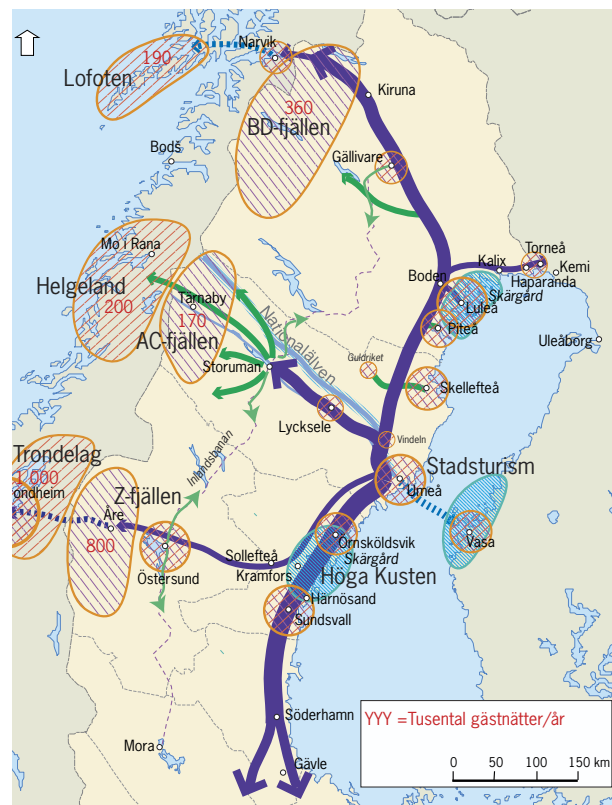
Ökad tillgång till högre utbildning

Norrbotniabanan ger betydligt förbättrad tillgänglighet till högre utbildning längs norrlandskusten.

I regionen finns två större universitet i Umeå och Luleå. I Umeå finns också Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU). Umeå universitet har totalt 25 000 studenter, varav drygt 500 i Skellefteå. Luleå Universitet har ca 12 000 studenter. Det har anordnats utbildningsprogram i Skellefteå med årliga intagningar sedan 1998. Delar av vissa utbildningar är förlagda till huvudorterna Umeå och Luleå, och då är bra kommunikationer nödvändiga för att undvika tillfälliga bostadslösningar.

I kuststråket finns högre utbildning i Skellefteå genom filialer till universiteten i Umeå och Luleå. I Piteå finns musikhögskola och i Dalkarlså, Robertsfors kommun finns en folkhögskola. Runt om i Norrland finns viss högre utbildning i Örnsköldsvik, Boden och Kiruna.

Högre utbildning kan också ges i andra former. Barents Business School är ett exempel på länsövergripande projekt finansierat av EU, Östersjömiljarden och regionala aktörer. Projektet erbjuder utbildningsprogram för företag, studenter och



Figur 2.4: Besöksnäringen är viktig i norra Sverige. Stadsturism (cirklar vid kusten) knyts samman med fjäll- och naturturism via kommunikationer med buss, tåg och färja (pilar i kartan). Källa: ÅF Infraplan.

handläggare, som vill ha fördjupade kunskaper om affärsrelationer med Ryssland. Projektet drivs av Jennings Education under Robertsfors kommun, i samarbete med Handelshögskolan vid Umeå universitet, Luleå Tekniska universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet.

Besöksnäring

Besöksnäringen i norra Sverige är betydelsefull inte bara för regionens sysselsättning. De friluftsmöjligheter som Norrland erbjuder har dessutom stor betydelse för folkhälsan i ett betydligt större område. Lapplandsfjällen har hög beläggning under stora delar av året med både vintersporter och sommaraktiviteter såsom fjällvandring. Utöver fjällturismen finns turism i kustzonen. Sommartid är kusten solsäker och kulturutbudet i form av exempelvis musikfestivaler och marknader drar turister och konferensbesökare under hela året.

Tågtillgängligheten till Lapplandsfjällen är betydligt sämre än i Jämtland. Det gör att potentiella besökare från sydsverige hindras av långa restider med tåg eller tröttande bilfärder. Stora turistströmmar, från Finland till Sverige, passerar också gränsen till norra Finland. Turister kan också komma till Norrland med flyg.

2.4 Historisk tillbakablick av järnvägens betydelse i Norrland

I det förslag som lades fram för riksdagen år 1856 föreslog Kungliga majestätet att fem stambanor skulle byggas: västra, södra, norra, östra och nordvästra stambanan. Av dessa skulle den norra ha Storvik, ca 3 mil väster om Gävle, som slutpunkt. Att den norra stambanan skulle sluta i Storvik var givetvis inte tillfredsställande ur ett norrländskt perspektiv och än skarpare blev reaktionen av att regeringens förslag till den "norra" stambana visade sig vara en stambana som, av hänsyn till intressen i Dalarna och Mälardalen, givits en tydlig sträckning västerut.

Fortsättning från Storvik

Redan innan sträckningen till Storvik hade invigts var diskussionen om en fortsättning norr ut igång. I en undersökning gjord av Styrelsen över statens järnvägsbyggnader konstaterades att dyra broarbeten och markarbeten skulle medföra höga kostnader. Styrelsen kunde heller inte garantera trafikbarheten på en sådan bana vintertid i dess

nordligaste sträckning. Vidare framhölls att eftersom banan skulle gå genom glest befolkad bygd och konkurrera med sjötransporterna hade den "näppeligen utsikt till nog stor rörelse för att inkomsten skulle motsvara kostnaderna för banans underhåll och rörelsens bedrivande." Som ett bättre alternativ framhölls en bana mellan den isfria Trondheimsfjorden och Gävle.

Styrelsen fick då i uppdrag att undersöka möjligheterna för en sådan dragning men med Sundsvall i stället för Gävle som banans slutpunkt. Detta initiativ framkallade livlig aktivitet på flera håll i Norrland och vid ett möte i Härnösand i augusti 1870 – främst besökt av folk från kustbygderna och övre Norrland – uttalades att stambanan borde fortsättas till närheten av Nylands omlastningsplats vid Ångermanälven. Härnösandsmötet är ett av flera exempel på att regionala aktörer som landsting, länsstyrelser och kommuner spelade en mycket aktiv roll för att driva på stambanebygget i norr.

Samtidigt med detta diskuterades frågan också i riksdagen och där fanns en sparsamhetsinriktad falang som talade för ett upphörande med allt statsbanebyggande. Försöket misslyckades men sparsamhetsvännerna återkom i stället med krav på ett förenklat byggnadssätt och att norra och östra stambanorna, på grund av "sin ringare trafik och mindre behof af trafikhastighet", fortsättningsvis skulle byggas smalspåriga. Förslaget om smalspårighet avvisades av 1873 års riksdag men i fråga om byggnadssättet bestämdes att statsbanorna norr om Storvik skulle erhålla lättare överbyggnad

Tvärbanan Sundsvall-Trondheim stod klar 1882 och kom att bilda en linje som delade Sverige i två delar med den norra halvan i fullständig avsaknad av statsbanor. För många i den södra delen av Sverige var detta ett faktum som man nog helst velat blunda för eftersom järnvägsbygget dittills medfört betydande kostnader som ingalunda täcktes av nettoavkastningen från de färdigbyggda statsbanorna. Detta i kombination med en försämrad konjunktursituation bidrog till att det fanns en ovilja mot nya järnvägssatsningar på flera håll. Det var dock inte lätt att gå emot de nordliga områdenas anspråk på järnväg eftersom Norrland under lång tid hade bidragit till de omkostnader som följt av statens järnvägsanläggningar i andra delar av landet. Att det också var regeringens avsikt att fortsätta stambanebygget, åtminstone till det som i riksdagsdebatten beskrevs som Norrlands viktigaste pulsåder Ångermanälven, hade framkommit vid flera tillfällen.

1881 års riksdag fick också ta ställning till en proposition i frågan och beslutet blev att Sollefteå eller annan punkt i dess närhet (Långsele) vid Ångermanälven skulle bli ny slutpunkt för stambanan. Förslaget motiverades med att banan skulle gå genom en bygd med mycket rika skogstillgångar som av brist på samfärdsmedel var i stort sett värdelösa. Valet av slutpunkt i Sollefteå eller dess närhet motiverades med att området var lämpligt som övergångsställe för den händelse att riksdagen skulle fatta beslut om banans fortsättning norrut. Området var också lämpligt eftersom det utgjorde ändpunkten för sjöfarten från kusterna och var sedan gammalt mötesplats för handelsrörelser i delar av Ångermanland och angränsande delar av Jämtland.

Till Sollefteå men inte längre?

I riksdagen var det många som såg att Sollefteå (Långsele) inte endast skulle utgöra slutpunkten på norra stambanan utan även på statens järnvägsbyggande. Detta ville man inte acceptera från norrländsk sida och åter framfördes rättviseargumentet: Norrland hade befogade anspråk på ersättning för sina bidrag till dittills gjorda järnvägsbyggen i södra och mellersta Sverige.

I riksdagens debatter påtalades vid flera tillfällen vad som sagts om Sverige i allmänhet, d.v.s. att förbättrade kommunikationer ”här mer än i de flesta andra länder vore en livsbetingelse för tillgodogörandet av de naturliga hjälpkällorna”, gällde i ännu högre grad om Norrland än om övriga delar av riket. Som förhållandena nu var låg de norrbottniska malmbergen liksom de väldiga skogarna som värdelös rikedom och i de trakter där jordbruk och boskapsskötsel skulle kunna bedrivas med framgång hämmades detta av brist på avsättnings-tillfällen men också av svårigheten att få ta del av nya rön om såväl metoder som redskap.

Av stor betydelse för att det blev en fortsättning var också att riksdagen år 1882 beviljade koncession för malmbanebygget mellan Luleå och Gällivare. Det var en koncession som krävde norra stambanans förlängning till en plats där stambanan och malmbanan lämpligen kunde mötas.

I takt med att järnvägen drogs allt längre norrut kom de politiska argumenten att spela en allt större roll. Gentemot de farhågor som ofta hävdades om att avkastningen inte skulle svara mot kostnaderna framhölls utsikterna till rika frakter av malm och järn, av kol och andra skogsprodukter men också av spannmål och ladugårdsalster.

När frågan om en förlängning norrut från Sollefteå (Långsele-Vännäs) skulle avgöras av 1886 års riksdag så skedde det i en ogynnsam tid med lågkonjunktur. De år som följde på 1886 års beslut dominerades av frågan om vilken sträckning banan upp till Vännäs skulle ha. Två alternativ, ofta benämnda den yttre och den inre linjen undersöktes och till slut fastnade man för den inre linjen eller, som den också kallades, Björnalinjen.

Det som fällde avgörande var i hög grad de krav som framfördes från militärt håll. I ett yttrande från chefen för generalstaben sades att ”försvaret av den nordligaste delen af riket helt och hållet hänger på ifrågavarande bansträckning”. Men det fanns också andra förklaringar till valet av den inre linjen: den erbjöd bättre kröknings- och lutningsförhållanden och ställde sig därmed billigare i fråga om såväl drift- som underhållskostnader, den skulle gå genom bygder som var bördigare men sämre rustade med möjligheter till samfärdsel och det längre avståndet till kusten innebar att sjötrafiken inte kunde konkurrera om transporter från området.

Som skälen för banans fortsättning var att den skulle genomskära Råneå, Kalix och Tornes stora och bördiga och för jordbruk väl lämpade älvdalar. I början av 1900-talet började också ett annat argument lyftas fram och i detta sågs inte Finland och det finska inflytandet som ett hot utan snarare som en möjlighet. Vad man började tala om var möjligheten att med hjälp av den planerade järnvägen åstadkomma ett vinstgivande trafikutbyte med det finska järnvägsnätet som år 1903 skulle nå Torneå. Det påpekades också att i detta läge skulle ett uteblivit järnvägsbygge kraftigt öka risken för att befolkningen i Tornedalen skulle förfinskas. Störst tveksamhet till förslaget kom från militärt håll. Så länge området längst i norr till största delen bestått av ödemarker, gles befolkning och i stort sett inga möjligheter till trafikförbindelser, hade det ur försvarspolitisk synpunkt varit ett idealiskt område som endast kunnat genomträngas av mindre fiendeskaror. Med tillkomsten av järnväg, ökad odling och befolkning skulle detta förhållande ändras så att även stora angrepp skulle bli möjliga. Det var för att gottgöra detta som kravet på ökade försvarsinsatser, med bl.a. ett fästningsbygge som en viktig ingrediens, fördes fram. Efter åtskilliga diskussioner om banans sträckning denna sista del kunde bandelen till Haparanda öppnas för provisorisk trafik år 1915 och år 1919 kunde banan i dess helhet öppnas för gemensam trafik med de finska statsbanorna.

När norra stambanan nådde Haparanda hade det gått i det närmaste 60 år sedan riksdagen fattat beslut om byggandet av ett svenskt statsbanenät. För Norrlands del hade det varit en period fylld av ett ständigt återkommande ifrågasättande av dess behov av järnväg och då även av det övriga landets nytta av det norrländska järnvägsbygget. Argumenten mot var i stort sett desamma hela tiden: Norrland hade redan en stambana i form av Bottenviken och Bottenhavet; Norrland hade inte tillräckligt med produkter som krävde och lämpade sig för järnvägstransporter; Alltför svåra naturhinder i form av kuperad terräng och breda älvar skulle vålla stora fördyringar. Slutsatsen var klar: En järnväg till Norrland skulle aldrig bli lönsam, eller som Erik Sparre en gång formulerade sig: "De norrländska banorna blifva våra finansers gräf."

I argumenteringen för framställdes Norrland ständigt som Framtidslandet, ett område med mäktiga naturresurser som i stort sett var värdelösa så länge det saknades kommunikationer i form av järnväg. I argumenteringen för framhölls också att även utan järnväg hade Norrland visat sin väldiga potential då de norrländska länens befolkning ökat mycket kraftigt under 1800-talets senare del. Även rättviseskäl talade för att Norrland skulle ges möjlighet att utvecklas med hjälp av järnväg; norrlänningarna hade under lång tid bidragit till järnvägsbyggandet i södra och mellersta Sverige. Mot slutet av 1800-talet betonades också järnvägens betydelse för att inte befolkningen i norr skulle "förloras till Finland."

Hur hållbara var då det sena 1800-talets argument sedda i vårt i och för sig begränsade 100-års-perspektiv? Lätt är naturligtvis att konstatera att hänvisningen till Bottenviken och Bottenhavet som Norrlands stambana var uttryck för både trångsynthet och snålhet. Mer tankeväckande är de tankar som kommer fram om jordbrukets och boskapsskötselns förväntade utveckling och betydelse för såväl befolkningsunderlag i det inre av Norrland som för underlag för transporter. Att vi också i vår tid ofta gör oss skyldiga till likartade felbedömningar av styrkor och svagheter hos olika sektors framtidspotential är naturligtvis sant och något som vi bör ta i beaktande när vi själva befinner oss i likartade beslutssituationer. Rätt hade man i hög grad vad beträffar tankarna om järnvägens betydelse för de norrländska naturresurserna. På såväl kort som lång sikt kom transporten av norrländska råvaror att få den allra största betydelse för stambanans lönsamhet. Att tillkomsten av stambanan varit av allra största vikt också för norrländsk och därmed även nationell utveckling torde inte kunna ifrågasättas av någon.

Avslutningsvis kan konstateras att hittills gjorda studier som söker förklaringar till regioners utveckling visar att det finns ett antal grundläggande villkor som måste uppfyllas för att en region skall genomgå en starkare utveckling. Ett av dessa grundläggande villkor rör, som så ofta också framhölls i den svenska järnvägsdebatten, möjligheter till goda kommunikationer i olika bemärkelser.



Bild 2.1: Rälsläggarglag vid byggandet av norra stambanan. Foto Banverket.

2.5 Järnvägar i Norrland

Järnvägsnätet i övre Norrland består av statliga järnvägar förutom inlandsbanan som är kommunal. De statliga järnvägarna som berörs i detta projekt är av riksintresse. Riksintresset omfattar även stationer, bangårdar och spåranslutningar som behövs för transportfunktionen. Även planerade sträckningar eller ombyggnadsåtgärder som förväntas ingå i detta nät är av riksintresse.

Stambanan genom övre Norrland

Stambanan genom övre Norrland är definierad som sträckan mellan Bräcke och Boden. Stråket ingår i det så kallade TEN-nätverket, vilket är utpekade transportstråk i EU. Banan består av ett enkelspår med mötesstationer. Dess främsta uppgift är att hantera stora godsflöden mellan norra och södra Sverige. Banan byggdes under 1800-talets senare hälft, och är kurvig och har branta lutningar. Det hindrar den tunga godstrafiken från att ha samma tonage som transporter i södra Sverige. Lokaliseringen har i mångt och mycket valts ut kostnadsperspektiv och av militärstrategiska skäl. Dagens krav på största tillåtna lutning på 1:100 (10 %) var standard redan på 1800-talet, men av kostnadsskäl sänkte man kravet på lutning till 1:60 (16,7 %). ATC infördes under perioden 1982-1989 för att öka säkerheten och möjliggöra enkelbemanning på loken, samt öka kapaciteten. Idag kan man resa mellan Boden och Vännäs på cirka 3 timmar. Detta motsvarar en medelhastighet på 95 km/tim jämfört med 35 km/tim år 1912.

Malmbanan

Malmbanan är enkelspårig med mötesstationer, och sträcker sig mellan Boden och Riksgränsen. Den inkluderar även anslutningarna från Gällivare till Koskullskulle (Vitåfors) samt Råtsi till Svappavaara. Vid Riksgränsen fortsätter banan under namnet Ofotbanan vidare in i Norge till Narvik.

Haparandabanan

Haparandabanan sträcker sig mellan Boden och Haparanda där banan ansluter mot det finska järnvägsnätet. Banan håller låg standard vilket medför hastighetsnedsättningar till 40 km/timme på vissa delar av stråket. På grund av den låga standarden behövs ytterligare hastighetsnedsättningar under tjallossningsperioder. Banan har skarvspår, är oelektrifierad och saknar fjärrstyrning och ATC.

Haparandabanan används idag endast för godstransporter.

Kalixbanan

Kalixbanan sträcker sig från Morjärv till Kalix med koppling till Karlsborgsbruk. Banan fungerar som tvärförbindelser mellan Billerud (pappersindustri) vid kusten och Stambanan genom övre Norrland. Banan är en så kallad vagnutagningsbana med olika råvarutransporter. En elektrifiering och uppgradering till Stax 25 och lastprofil C mellan Kalix och Morjärv ingår i den satsning som nu görs på Haparandabanan.

Tvärbanor

Banorna mellan kusten och Stambanan genom övre Norrland, Skellefteåbanan och Piteåbanan, är alla elektrifierade medan banor in i landet är oelektrifierade. På grund av få mötesstationer längs banorna råder det i vissa fall kapacitetsbrist under delar av dygnet. Banorna är rena godsbanor med olika råvarutransporter såsom timmer till sågverk och massaindustrier samt malm och kopparslag.



Figur 2.5: Järnvägsnätet med hastighetsstandard och problemsträckor i norra Sverige. Källa: ÅF Infraplan.

Alla banorna tillåter lastprofil A medan bärigheten varierar mellan och utmed banorna från 20 till 25 ton som största tillåtna axellaster.

Spårviddsväxlare för tåg till Finland och Ryssland

Vid gränsen till Finland testas en spårviddsväxlare som förskjuter hjulen på axlarna till finsk spårvidd. Tågen kör långsamt över gränsen och kan sedan fortsätta på det något bredare spåret i Finland. I Ryssland har 12 mil ny järnväg byggts som förkortar järnvägstransporterna till Murmansk och Archangelsk med 50 mil.

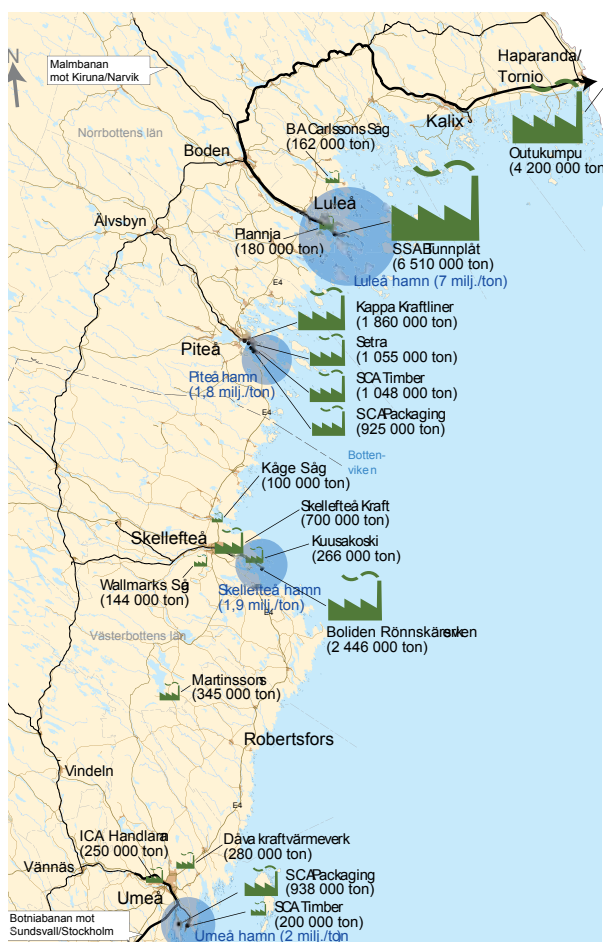
2.6 Gods- och resandemarknader

Godstrafikens marknad idag

Det norrländska näringslivet bygger i huvudsak på Norrlands omfattande råvarutillgångar. De största råvarubaserade näringsgrenarna är gruv- metall- och mekanisk industri samt pappers- och massain-

dustrin. Generellt handlar det om högt mekaniserade, kapitalintensiva mycket stora och medelstora industrikomplex. Näringslivet inbegriper också ett flertal små och medelstora sågverk och en mängd andra företag inom olika branscher. Stora delar av produktionen går på export, i många fall efter ytterligare förädlingssteg i andra delar av Sverige. Ökade förädlingsgrader är viktigt för att skapa förbättrade förutsättningar för långsiktig konkurrenskraft och tillväxt. Från 1997 till 2002 har de industriella förädlingsvärdena i Sverige ökat med 11 %, medan förädlingsvärdena i de tre nordligaste länen ökat med 24 %.

De större godsgenererande industrierna längs kuststråket transporterar redan idag stora mängder gods på järnväg. Detta gäller särskilt SSAB Tunnpå i Luleå, Kappa Kraftliner och SCA Packaging i Piteå,



Figur 2.6: Godsgenererande verksamheter längs Norrlands-kusten mellan Umeå och upp till Luleå. Källa: ÅF Infraplan.



Figur 2.7: Systemtågsupplägg på Stambanan genom övre Norrland. Källa: Banverket.

Boliden Rönnskärsverken i Skellefteå och SCA Packaging och Timber i Umeå. Dessa industrier kör egna trafikupplägg, sk systemtåg. Även vagnslasttrafiken är omfattande.

Många nya företagskonstellationer bland annat flera företag med svensk-finska intressen och produktionsenheter på båda sidorna av gränsen har förändrat transportmönstren exempelvis Outokumpu.

Under senare tid har flera nya trafikupplägg prövats. Ett exempel är transportererna av sågtimmer från Ryssland till sågverken i Piteå och Seskarö. Andra exempel är nya stålämnestransporter mellan Torneå och Avesta/Göteborg, Timmertransporter från mellersta och norra Karelen och rötslam från mellansverige till Gällivare är några ytterligare exempel. År 2003 började Outokumpu transportera 300 000 ton stål per år över den finska gränsen. Ytterliggare ett exempel är de så kallade ARE-tågen (Artic Rail Express) mellan Narvik och Oslo som transporterar fisk, livsmedel och andra konsumtionsvaror som nu funnits i ca 10 år. Detta visar att godstrafiken på järnväg är under ständig utveckling.

Särskilt viktiga systemtågsupplägg är:

- SSAB:s stålpendel mellan Luleå och Borlänge, 3-4 tåg/dag.
- Kopparpendeln mellan Skelleftehamn-Helsingborg.
- Aitikpendeln mellan Gällivare-Skelleftehamn
- SCA-pendeln mellan Piteå-Holmsund-Skövde

Övriga trafikupplägg, vagnslast och kombitåg, ställer krav på smidiga godsterminaler och om-lastningsmöjligheter. Terminalerna i Umeå och Gammelstad är viktiga nav för kombitrafiken.

Godsterminaler

Den nya kombiterminalen i Gammelstad utanför Luleå har haft en positiv utveckling sedan flytten från centrala Luleå. Flytten medförde bland annat ett fokus på transporter inom Norrbotten vilket inneburit att speditörer och åkerier konverterar från väg till järnvägstransporter på långväga trafik men även i ett regionalt perspektiv Luleå-Umeå. Redan två år efter invigningen av terminalen har det uppstått kapacitetsproblem vilket medfört att det nu krävs extra spårkapacitet till terminalområdet.

Nuvarande godsterminal i Umeå kommer under det närmaste åren att flyttas ut från centrala Umeå och frigöra mark för Botniabanan. Syftet med

flytten är att möjliggöra den trafikökning som Botniabanan ger upphov till.

Nya terminaler kan bli aktuella i Skellefteå och Piteå där terminaler lokaliseras i anslutning till det övergripande vägnätet för att uppfylla särskilda funktionsaspekter.

Persontrafiken idag

Persontrafiken på stambanan i övre Norrland är begränsad till nattågstrafik förutom ett dagtåg mellan Umeå och Luleå. De större orter som betjänas av denna trafik är Luleå, Boden och Umeå. I trafikupplägget sker samordning med trafiken på Malmbanan till/från Gällivare och Kiruna. Detta innebär ett långt uppehåll i Boden för tågmöte och resandeutbyte, varför den totala restiden är ca 4 timmar. Stambanan i övre Norrland byggdes främst för malm- och timmertransporter och är inte geografiskt placerad vid de tätbefolkade områdena längs kusten. Nattåg går dagligen från Luleå och Umeå till Stockholm och Göteborg. Avsaknaden av en sammanhållande kustjärnväg medför att man i norra Norrland idag är hänvisad till buss, flyg eller bil.



Figur 2.8: Befolkningskoncentrationer längs Norrlandskusten. Källa: ÅF Infraplan.

Med de åtgärder som föreslås i Banverkets framtidsplan möjliggörs effektiv persontrafik med tåg söder om Umeå.

Den ombyggda Ådalsbanan som ansluter höghastighetsbanorna, Ostkustbanan och Botniabanan, till varandra kommer dock fortsatt medföra begränsningar i hastigheten på grund av kvarstående kurviga partier.

I figurerna nedan redovisas koncentrationer med befolkning och arbetsplatser längs Norrlandskusten mellan Umeå och upp till Luleå.

2.7 Vägtrafik

Vägnätet har en viktig roll som ett yttäckande transportnät som ger tillgänglighet till landets alla delar. Det domineras av europaväg 4 (E4) utmed kusten och ett antal riksvägar mot inlandet. E4 är delvis utbyggd till mötesfri landsväg. Det yttäckande vägnätet består av smala tvåfältsvägar som i ganska stor omfattning är grusvägar.

Bilen är idag det dominerande transportmedlet för personförflyttning i Sverige och Norrland i synnerhet. Bilägandet här är större än medel i Sverige. Vägnätet används för såväl person- som godstransporter.

Vägtrafiken på E4 ökar med 2–3 procent varje år

Trafiken på E4 mellan Umeå och Luleå varierar med mellan 4000 och 12 000 fordon per årsmedeldygn. Den tunga trafiken uppgick till mellan 700 och 1000 fordon per årsmedeldygn år 2003. De högre trafikmängderna finns i anslutning till städerna Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Trafiken på E4 växer med cirka 2–3% per år. Lastbilsandelen ökar med cirka 4–7% per år.

På E4 mellan Umeå och Haparanda skadades och omkom ca 2100 personer i trafikolyckor under 10-årsperioden 1995–2004. Knappt 100 personer omkom under denna period varav ett tjugotal i samband med olycka med tung trafik.

Busstrafik utmed Norrlandskusten

När tvärbanan blev länsjärnvägar för cirka 15 år sedan ersattes tågtrafiken med busstrafik. Busstrafiken utmed kusten är idag omfattande eftersom järnväg saknas mellan städerna. Runt städerna Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå och närliggande orter finns lokaltrafik. Antalet bussresenärer mellan Skellefteå och Umeå är betydligt fler än mellan Skellefteå–Piteå eller Piteå–Luleå. Detta antas bero på att man från Skellefteå har möjligheten att busspendla till universitetet, vilket utnyttjas trots den långa restiden.



Figur 2.9: Arbetsplatser längs Norrlandskusten.
Källa: ÅF Infraplan.

Sträcka	Restid	Resenärer/vecka
Umeå - Skellefteå	1:55	3 060
Skellefteå - Piteå	1:10	664
Piteå - Luleå	0:50	753

Tabell 2.1: Totalt antal bussresenärer i båda riktningarna mellan kuststäderna under vecka 47 år 2004 (representativ för hela året).

Tabellen visar resenärer som rest hela sträckan. De som åkt en delsträcka, exempelvis Umeå–Robertsfors, är inte medräknade.

2.8 Flygtrafik

Flyget utmed Norrlandskusten domineras av inrikes trafik till Stockholm, men de långa avstånden i norra Sverige gör flyget konkurrenskraftigt även på mindre orter. Charterflyg finns för utresa till olika turistmål såväl som inflygning av turister till Norrland.

På senare år har mängden godstransporter på flyget ökat kraftigt. Flyget som godsbärare konkurrerar i liten utsträckning med tåget, eftersom flyget huvudsakligen transporterar högvärdigt gods i små mängder.

Flygplatser

Utmed Norrlandskusten mellan Umeå och Luleå finns tre trafikflygplatser; nämligen Umeå flygplats, Skellefteå flygplats och Luleå flygstation (Kallax). De antal resenärer som anges omfattar både ankommande och avresande.

Umeå flygplats är Sveriges sjätte mest trafikerade flygplats och hade 740 000 passagerare år 2004. Idag sker reguljära flyglinjer till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Luleå och Östersund samt chartertrafik till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet och Kreta.

Skellefteå flygplats trafikeras idag av en linje till Stockholm och chartertrafik till Turkiet. Antal flygresenärer uppgår till drygt 250 000 per år.

Luleå flygstation (Kallax) är Sveriges femte största inrikesflygplats med reguljärflyg till Stockholm, Göteborg, Kiruna, Sundsvall, Umeå, Östersund, Tromsö, Rovaniemi, Murmansk/Arhangelsk och Pajala samt charter till Kanarieöarna, Bulgarien, Turkiet, Egypten, Cypern, Kreta och Thailand. Antal flygresenärer uppgår till cirka 900 000 år 2004. Kallax har landets längsta landningsbana som möjliggör trafikering av internationella fraktflygplan.

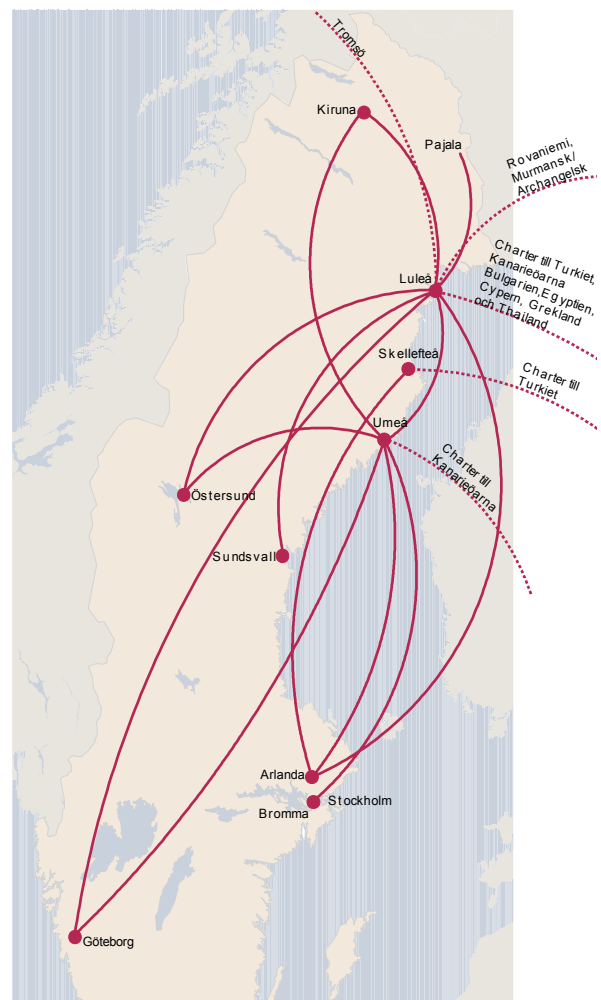


Bild 2.3: Luleå flygstation, Sveriges femte största inrikesflygplats.

2.9 Sjöfart

För exportnäringen är sjöfarten ett viktigt transportmedel, eftersom 95 procent av Sveriges utrikeshandel går sjövägen. En viss del skeppas ut från de norrländska hamnarna, men största delen går från sydsvenska hamnar i kombination med landtransporter på väg eller järnväg. Mycket av råvarorna från Norrland förädlas också i södra Sverige innan exporten.

Sjötransporter fungerar för lågvärdigt gods i stora mängder och på långa avstånd, exempelvis malm- och skogsprodukter. Detta är en transporttyp som även passar järnvägen, varför transportslagen kan konkurrera. En sjötransport är dock oftast beroende av en lastbils- eller tågtransport på land för att nå sitt mål. Vid planeringen av en ny järnväg är det därför viktigt att skapa bra omlastningsförhållanden vid hamnarna.



Figur 2.10: Flygplatserna i Umeå, Skellefteå och Luleå med flyglinjer från dessa. Chartermålen kan variera år från år.

Hamnar

I förstudieområdet finns större hamnar i Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.

Umeå Hamn är öppen året runt, och ligger strategiskt för trafik till Finland över Norra Kvarken. Under år 2004 var godsvolymen som hanterades drygt 2 miljoner ton. Skogsprodukter är det största varuslaget, men även flytande bränsle och färjegods har betydande volymer. Godstransporter i container förväntas öka kraftigt. Umeå är den enda hamnen utmed sträckan med passagerartransport på linjen Umeå-Vasa med 12 enkelturer i veckan. Passagerarvolymen är förhållandevis låg, knappt 110 000 renärer år 2004, och inriktningen på kryssningspassagerare är inte längre gångbar. Finlandstrafikens tyngdpunkt är på gods-
trafiken.

Skellefteå hamn har en verksamhet som omfattar cirka 1,9 miljoner ton per år. Här finns containerterminal och goda lagringsmöjligheter. De dominerande godsslagen i Skellefteå utgörs av bulkgoods,

skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till och från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot, sågade trävaror och sågtimmer från och till Skelleftehamn och Kåge. Vanliga exporthamnar ligger i Storbritannien, Spanien, Grekland och Egypten.

Piteå hamn har en verksamhet som främst består av hantering av skogsprodukter för export till Europa och norra Afrika. Under 2003 hanterade Piteå hamn 1,5 miljoner ton gods varav den största gruppen var massaved, flis och sågtimmer som omsatte närmare 600 000 ton.

Luleå hamn är den största hamnen längs norra Norrlandskusten. Den omsätter mer än sju miljoner ton gods per år, varav en stor del är bulkgoods. Hamnen är trots sitt nordliga läge öppen för sjöfart året runt. Hamnens moderna anläggningar gör det möjligt att hantera alla sorters bulkgoods och styckegods. Hamnen är välutrustad inför framtiden och nya kajer kan anläggas med kort varsel eftersom muddring och övriga förberedelser redan är genomförda.



Bild 2.4: Umeå hamn. Källa: Umeå hamn.



Bild 2.5: Luleå hamn: Viktoriamannen.



Bild 2.6: Luleå hamn: Oljehamnen.



Bild 2.7: Luleå hamn: Malmhamnen. Källa: Luleå Hamn.