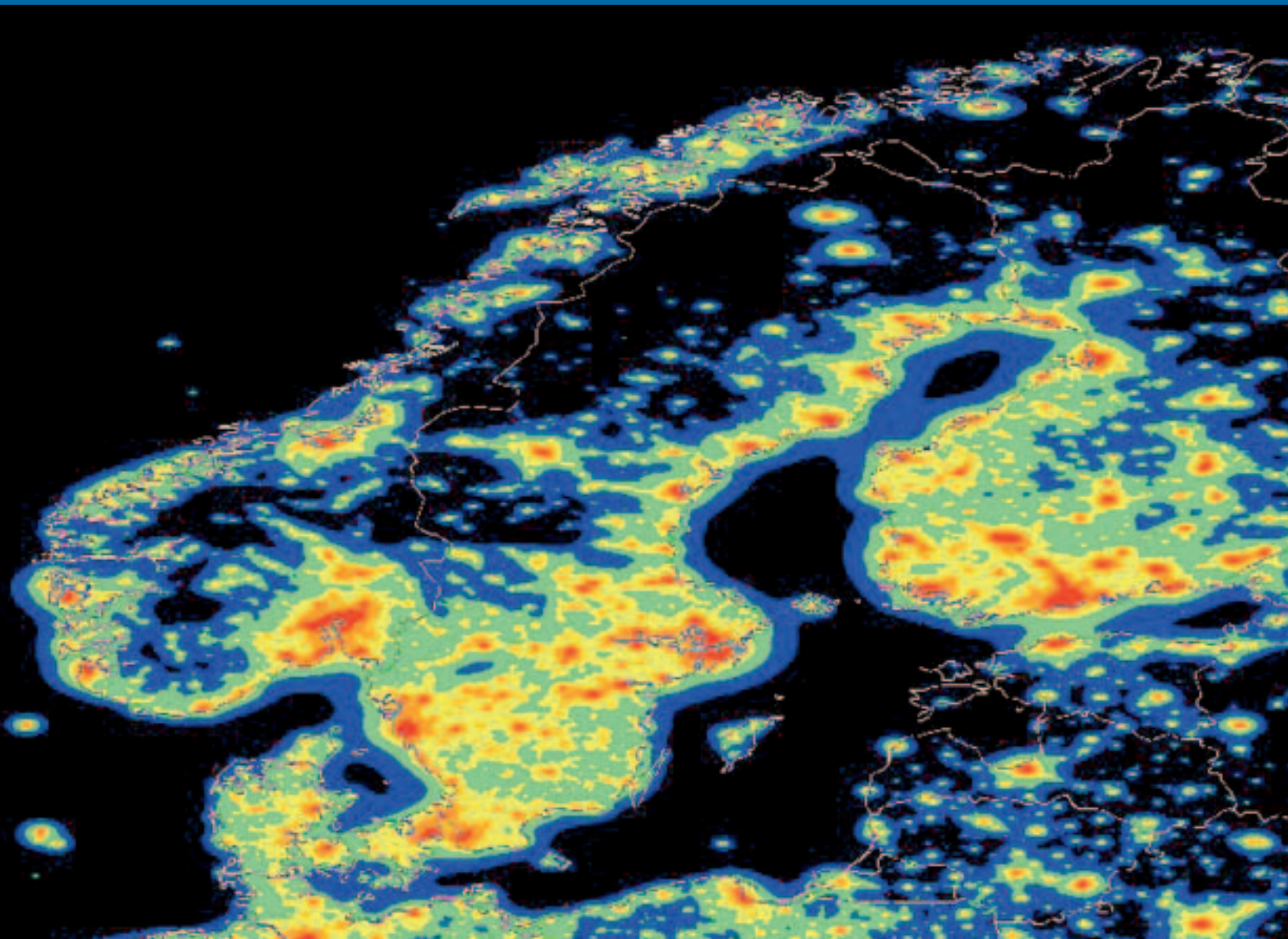




2003-04-14

Ny järnväg

Umeå - Luleå - Haparanda



Kompletterande studie ny bana Luleå-Kalix

2003-04-14

Datum

Ert datum



Jussi Björlingsväg 2

Telefon 0243-445000

Telefax 0243-445463

www.banverket.se



Ny järnväg Umeå-Haparanda

Kompletterande studie ny bana Luleå-Kalix

Handläggare:
Lennart Lennefors
Tel. 040-202276
Mobil 070-3489159
lennart.lennefors@banverket.se

1 Inledning

1.1 Banverkets regeringsuppdrag

Den 10 mars lämnade Banverket till regeringen en rapport om förutsättningarna för ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå-Haparanda i form av en huvudrapport. Rapporten skickades därefter på remiss till samma remissinstanser som fått Framtidsplanen. Remissvaren skall vara Banverket tillhanda senast den 12 maj 2003.

1.2 Kompletteringsstudie

Banverket har beslutat ta fram denna kompletteringsstudie efter att synpunkter framkommit om att ett kustnära alternativ Luleå-Kalix borde belysas mer ingående. För att en sådan sträckning skall bli intressant bör den ansluta till Kallax flygplats. Därför ingår en sådan anslutning också som en förutsättning i föreliggande rapport. I denna kompletteringsstudie har även gjorts försök att kvantifiera effekter för tillgänglighet, lokalisering och regional utveckling för berörda kommuner.

Denna studie utsänds till remissinstanserna som en komplettering av den tidigare utsända huvudrapporten. Därefter kommer det som framkommit i kompletteringsstudien att arbetas in i den hittills preliminära underlagsrapporten, som då också kommer att tryckas upp i en mindre upplaga för särskilt intresserade läsare.

1.3 Valda alternativ

I huvudrapporten utvärderades två olika alternativ. UA1, som överensstämde med Norrbottenregionens förslag på sträckan Umeå-Luleå, bedömdes kosta 15,5 – 17,5 miljarder kr. UA2 som gick i utkanten på de större tätorterna bedömdes kosta 13,8-15,5 miljarder kr. För sträckan Luleå-Haparanda antogs i båda alternativen en upprustning och elektrifiering av befintlig sträcka Boden-Morjärv-Kalix,

med fortsättning i ny sträckning Kalix-Haparanda. Kompletteringsstudien har två nya alternativ, UA3 och UA4.

1.4 UA3

UA3 är identiskt med UA1, förutom att sträckningen går via Kallax flygplats istället för via Notviken. Genom detta erhålls en genomgående linje och Luleå C blir ingen säckbangård.

1.5 UA4

UA4 är identisk med UA3 på sträckan Umeå-Luleå. På sträckan Luleå-Kalix antas däremot en ny kustnära linjdragning. En lösning där Norrbottenbanan följer E4 genom Luleå enligt UA1 och UA2 skulle medföra säckbangård vid Luleå central samt stora merkostnader i form av att rangeringsverksamhet måste flyttas från Boden till Luleå. Därför antas UA4 gå via Kallax flygplats.

Figur 1.1 Utvärderade alternativ



2 Fyrstegsprincipen

I huvudrapporten konstaterades att den enda möjligheten att fullt ut klara de specificerade målsättningarna är att anlägga en ny järnväg längs kusten Umeå – Luleå och Kalix-Haparanda, men att det bedömdes tillräckligt att rusta upp och elektrifiera befintlig järnväg Luleå-Boden-Kalix.

Befintlig järnväg Luleå-Boden har en god standard och passerar viktiga målpunkter såsom Gammelstads kombiterminal, Sunderbyn länsjukhus samt Boden. Den är dessutom ansluten till sträckan Boden-Morjärv-Kalix som har rustats upp för ca 200 miljoner under åren 1993-1996.

De kvarstående upprustningsbehoven på Haparandabanan har prioriteras in i Framtidsplanen. Banverket bedömer också att det även med en utökad godstrafik i framtiden bör vara tillräckligt att befintlig bana från Boden via Morjärv till Kalix rustas upp och att ny järnväg byggs på sträckan Kalix-Haparanda.

Åtgärdsbehoven ligger också nära i tiden. En ny länk Luleå-Kalix skulle förmodligen utgöra en sista etapp vid ett eventuellt beslut om Norrbotniabanan och därmed ligga långt fram i tiden.

En kustnära sträckning Luleå-Kalix kan förkorta restiderna kraftigt från Haparanda och Kalix till Luleå. Dessutom förbättras förutsättningarna för den gränsöverskridande persontrafiken. Frågan är om det är tillräckligt för att motivera en utbyggnad.

För godstrafiken medför en kustnära sträckning att stigningarna kan överbyggas, samt att transporter till/från Haparanda/Kalix och framför allt söderut får väsentligt kortare avstånd jämfört med UA1-UA3.

3 Godstrafik

De största förändringarna kommer att beröra godstrafiken som går öster om

Boden/Luleå och då i första hand i UA4. Dagens godsvolymer öster om Boden, som ligger till grund för prognosvolymen år 2010, består av cirka 750 000 årston till/från Haparanda och 290 000 årston till/från Karlsborg (Kalix).

Godsvolymerna till/från Haparanda består bland annat av rostfritt stål från Avesta till Torneå, kemikalier till Karlsborg och Finland samt vedråvara och virke från Finland. Volymerna till och från Karlsborg utgörs i huvudsak av papper och pappersmassa som går till Piteå för utsklippning och samlastning på järnväg med pappersprodukter från pappersbruken i Piteå.

Godsvolymerna i UA3 förändras inte jämfört med tidigare alternativ då det i nuläget saknas tillräckligt säkert underlag för att kalkylera med de potentiella volymer av högvärdigt flyggods som flygfraktbolaget Kallax Cargo räknar med skall realiserars. Avståndet mellan Piteå och Luleå ökar med cirka 2 km, varför förändringen i tid blir marginell.

I UA 4 ökar godsvolymerna jämfört med UA 1-UA 3 marginellt till följd av bättre transportmöjligheter. Billerud i Karlsborg förväntas att överföra cirka 10 000 årston pappersprodukter och cirka 50 000 årston vedråvara till järnväg. Dessa volymer går i dag med lastbil ned till Hallsberg respektive kommer från områden där timmerterminalen i Murjek kan användas. Det förs även diskussioner om andra järnvägstransporter, exempelvis stora malmtransporter från Gällivare till Brahestad i Finland. Malmen går i dag med båt från Luleå, men med den standard en ny järnväg erbjuder finns möjligen ekonomiska förutsättningar för en överflyttning till järnväg.

Dock erfordras även andra infrastruktur-åtgärder i Finland samt exempelvis lossningsanläggning hos mottagande kund. Bedömningen är därför att även om en ny länk Luleå-Kalix kan vara viktig för dessa transporter så erfordras även andra åtgärder (vars genomförande är osäkert) för att transporten kan komma att ske på järnväg.

Eftersom även andra investeringar erfordras och genomförandet är osäkert medtas ej dessa potentiella malmvolymer i kalkylen för UA 4

Den kustnära sträckningen i UA4 medför att vagnvikten kan höjas från 1200 ton till 1600 ton. Vidare minskar avstånden samtidigt som hastigheten höjs. Av tabell 3.1 framgår att störst avstånds- och tidsvinst erhålls för gods mellan Luleå och Haparanda samt mellan Piteå och Karlsborg (Billerud). För tåg i relationen Haparanda/Kalix - Riksgränsen tillkommer emellertid en tidsvinst på ytterligare 25-30 minuter, då behovet av lokvändning Boden försvinner. Tidsvinsten består av dels tiden för själva lokvändningen, dels gångtiden från Boden C (där lokvändningen sker) till påfarten till Haparandabanan.

Tabell 3.1: Avståndsminskningar

	Jämförelse UA 1 och UA 4	
	Avståndsvinst [km]	Tidsvinst [min]
Boden-Haparanda	5,5	14
Luleå-Haparanda	68,9	57
Piteå-Karlsborg	59,5	42

4 Persontrafik

4.1 Trafikering med Norrbotniabanan

Antagandena om trafikutbudet med Norrbotniabanan är osäkra. Osäkerheten i trafikering medförde att två olika trafikeringsskemat presenterades i huvudrapporten, *hög och låg*. I tabell 4.1 visas trafikering i basprognosen samt med UA1 *hög* (Umeå-Luleå-Boden-Kalix-Haparanda) och med UA4 (Umeå-Luleå-Kalix-Haparanda). Vad gäller trafiken öster om Luleå mot Haparanda är osäkerheterna ännu större. Med en kustnära linjesträckning kan det vara motiverat att låta sex dubbelturer/ dygn med dagtåg trafikera Luleå-Haparanda. Hälften av

dessa antas förlängas till Uleåborg. För de sistnämnda turerna krävs särskilda motorvagnssätt med variabel spårvidd.

Tabell 4.1: Antal dubbelturer/dygn

	Bas (JA)	UA1 hög	UA4
Stockholm-Sundsvall	3	0	0
Stockholm-Umeå	6	6	6
Stockholm-Luleå	0	4	4
Sundsvall-Umeå	6	0	0
Sundsvall-Luleå	0	6	3
Sundsvall-Haparanda	0	0	3
Umeå-Luleå	2	0	0
Umeå-Kiruna	2	4	4
Luleå-Kiruna	2	0	0
Umeå-Luleå-Uleåborg	0	3	3
Stockholm-Luleå	1	0	0
Stockholm-Luleå-Haparanda	0	1	1
Stockholm-Narvik	1	1	1
Göteborg-Luleå	1	0	0
Köpenhamn-Göteborg-Luleå	0	1	1
SUMMA UMEÅ-LULEÅ	7	20	20

Prognosmodellen har stora begränsningar att prognosticera gränsöverskridande trafik. Därför har det antagits ett fiktivt antal utlandsresenärer. Detsamma gäller antalet tågresenärer till Kallax flygplats i Luleå.

4.2 Restider med ny linje Umeå-Haparanda

Med ny kustnära sträckning minskar restiderna kraftigt på sträckan Kalix-Luleå, vilket även medför pendlingsmöjlighet från Haparanda till Luleå. Följande tidtabellstider har beräknats:

Tabell 4.2: Restider Norrbotniabanan

Station	Snabbtåg	Regionaltåg	Nattåg
UMEÅ Ö	0	0	0
UMEÅ C	2	2	2
Sävar		15	
Robertsfors	25	29	32
Skellefteå flygplats		52	
SKELLEFTEÅ	54	01:01	59
Byske		01:16	
PITEÅ MITT	01:23	01:34	01:39
Öjebyn		01:40	
Kallax flygplats		02:00	
LULEÅ C	01:49	02:04	02:12
Notviken		02:09	
Råneå		02:29	
KALIX		02:50	02:48
HAPARANDA		03:22	03:21

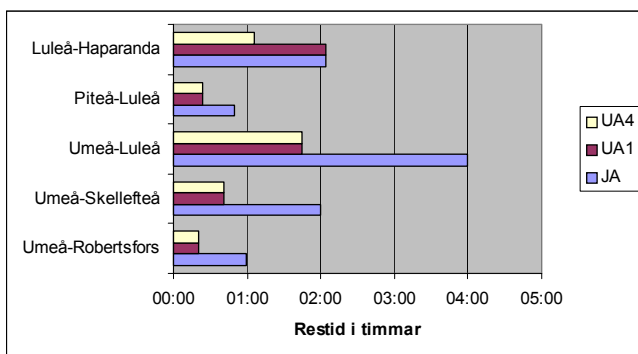
4.3 Troliga utbudsförändringar för andra trafikslag

För de flesta relationerna på sträckan Luleå-Kalix-Haparanda halveras restiderna jämfört med dagens expressbussar. Restiderna blir också klart snabbare än med bil.

De stora restidsförändringarna bör påverka övrig trafik. Bussarna kommer troligen att mer få funktionen att mata till tågtrafiken, vilket innebär att båda trafikslagen får mycket goda möjligheter att samverka för en effektiv trafik.

För flygtrafiken är det troligt att utbudet kommer att påverkas och samordnas bättre om järnvägen ansluts till Kallax flygplats. Det kan också komma att påverka utbudet vid i första hand Skellefteå flygplats och kanske även Gällivare och Kiruna.

Figur 4.1: Förändringar i restid

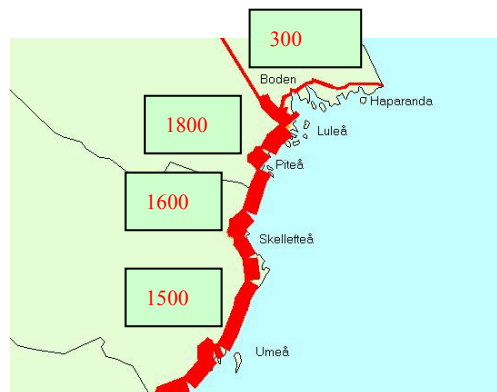


4.4 Resande med Norrbotniabanan

En resandeprognos har gjorts för UA4. se figur 4.2. I prognoskörningen antogs ingen förändring av buss- och flygutbudet. Det inrikes resandet längs Luleå-Kalix blir i prognosen som mest 400 000 resor/år närmast Luleå och som minst ca 100 000 mellan Kalix och Haparanda. Det är i genomsnitt ca 150 000 fler resor än i UA1 på delen Luleå-Kalix, vilket bedöms vara överskattat i förhållande till befolkningsunderlaget. 400 000 resor/år är lika mycket som idag går på Ostkustbanan på delen Sundsvall-Hudiksvall. På den korta tid som stått till förfogande har vi emellertid ej haft

möjlighet att göra en ny mer trovärdig prognos. Resandet ökar även söder om Luleå jämfört med UA1, denna ökning är ca 100 000/år.

Figur 4.2: Tusentals resor/år UA4



4.5 Gränsöverskridande trafik

Idag går gränsöverskridande busstrafik (Bothnian Arc Express) mellan Luleå och Uleåborg med fem dubbelturer/ dygn, varav tre utgår från Skellefteå. I de flesta fall sker ett bussbyte vid gränsen och restiden Luleå-Uleåborg är mellan fem och sex timmar. Antalet gränsöverskridande bussresor uppges vara 80 000/år, varav 25 000 i linjetrafik. Kollektivtrafikandelen bedöms då vara ca 12 procent¹. I UA4 är utlandstrafiken beräknad till 160 000 resor/år.

Banverket har haft samråd med finska järnvägsförvaltningen RHK och trafikföretaget VR. RHK och VR anser att det inom överskådlig tid inte finns en marknad för persontrafik i relationen Luleå-Uleåborg. Ett viktigt skäl till denna bedömning är att bland annat befolkningsprognoserna pekar på ett vikande befolkningsunderlag i det aktuella området förutom för Uleåborg, som har en starkt positiv utveckling.

¹ Norrbotniabanan, delprojekt samhällseffekter 2003-02-21, analys med ELMA-modellen.

4.6 Anslutningsresor flygplatser

I UA1 och UA2 ansluts Skellefteå flygplats till järnvägsnätet, i UA3 och UA4 ansluts dessutom Luleås flygplats Kallax till järnvägsnätet. Antalet tågresenärer till de båda flygplatserna har inte varit möjligt att få från prognosmodellen. Därför har det gjorts en separat bedömning av antalet resenärer. Detta har räknats fram utifrån hur dagens resenärer till de båda flygplatserna fördelar sig på de olika kommunerna.

Därefter har det gjorts en bedömning av andelen möjliga tågresenärer och slutligen hur stor denna andel som bedöms välja tåget. Eftersom det är frågan om mycket högklassig tågtrafik bedöms andelen bli 50 procent. I en attitydundersökning som Rikstrafiken gjort för tjänsteresor mellan Mora och Arlanda² antogs tågandelen vara 40 procent. Denna trafik är emellertid glesare och har sämre restider.

Av dagens ca 900 000 resenärer som flyger på Kallax bedöms ca 237 000 anslutningsresor överflyttas till tåg. I UA3 bortfaller resenärer öster om Luleå. Dessa bedöms uppgå till ca 25 000/år. För Skellefteå flygplats bedöms ca 71 000 resenärer överflyttas från bil och flygbuss till tåg.

5 Anläggningskostnader

De anläggningskostnader som har beräknats gäller merkostnaden för UA3 och UA4. En kustnära sträckning Luleå-Kalix som inte går via Kallax är mindre lämplig. Vid Notviken skulle då uppstå ett kors mellan de två järnvägslinjerna och Luleå blir en säckbangård för både person och godstrafik. Bodens rangerbangård hamnar då vid sidan av de stora trafikströmmarna och kommer ej att nyttjas i någon större omfattning. Dessutom måste södergående godståg vända riktning i

² Uppdrag om utveckling av analysverktyg i samband med inrättande av allmän trafikplikt, sidan 23.

Boden. Ett triangelspår i Boden skulle lösa problemet med tågvändning, men tidigare utredningar har visat på stora svårigheter att kunna bygga ett triangelspår.

5.1 UA3

UA3 överensstämmer till största delen med UA1, vilket innebär en ny järnväg på delen Umeå-Haparanda exklusive Luleå-Kalix där befintlig bana via Boden rustas upp. Skillnaden mot UA1 är att banan i höjd med Antnäs viker av mot Luleå flygplats vid Kallax och vidare mot Tjuvholmsundet där en öppningsbar lågbro byggs och ansluter vid Svartöastaden. Spåret ansluter på befintlig godsbangård i Luleå och Luleå C som blir resecentrum. Merkostnaden för UA3 jämfört med UA1 bedöms uppgå till ca 500 Mkr.

5.2 UA4

UA4 överensstämmer med UA3 på delarna Umeå-Luleå och Kalix-Haparanda. På delen Luleå-Kalix antas en ny kustnära sträckning. Spåret går mot Luleå Tekniska Universitet där ett mindre resecentrum planeras. Sträckningen fortsätter därefter mot Råneå öster om E 4 förutom vid Rånekölen som är ett bergigt parti där spåret korsar E 4 mot väster. Sträckningen går vidare mot Töre och sedan till Kalix.

I UA4 kommer godstrafiken att flyttas från till den nya banan längs kusten. Det medför att det troligtvis kommer att uppstå krav på att flytta viss rangering från Boden till Luleå. Befintlig malmbangård i Luleå bedöms kunna modifieras. Dessutom tillkommer kostnader för trafikutövers anläggningar samt andra förändringskostnader. Totala kostnaden bedöms uppgå till ca 100 Mkr. Nybyggnadssträckan Luleå-Kalix är ca 62 km lång och bedöms kosta ca 2,5-2,8 miljarder kr inklusive flyttning av rangering från Boden till Luleå. Därtill kommer anslutning till Kallax ca 500 Mkr.

Om sträckan Boden-Kalix inte rustas upp kan det ge en kostnadsinbesparing på ca 700 Mkr.

6 Samhällsekonomisk kalkyl

6.1 Osäkerheter i kalkylen

En samhällsekonomisk kalkyl som bygger på Banverkets kalkylmetodik har genomförts för båda de studerade alternativen i kompletteringsstudien. Nyttoposterna är redovisade *utan* osäkerhetsintervall av samma skäl som i huvudrapporten, dvs. på grund av kalkylposternas osäkerhet. Osäkerheterna är desamma som i huvudrapporten med följande tillägg:

- ◆ I huvudrapporten gjordes ingen separat prognos för hur utrikesresandet till Finland påverkas av byggandet av Norrbotniabanan. Eftersom dragningen av Norrbotniabanan är betydligt genare i kompletteringsstudien, har det funnits anledning att genomföra en separat prognos för utrikesresandet. Denna prognos har genomförts med hjälp av en betydligt enklare prognosmodell än den som Banverket tillämpar för inrikesresor.
- ◆ Både UA3 och UA4 går via Kallax flygplats. Det har därför varit nödvändigt att göra kompletterande prognoser för anslutningsresandet till flygplatsen. Arbetet har väsentligt underlättats av att Luftfartsverket tillhandahållit utmärkt statistik för detta resande. Då det är mycket svårt att bedöma hur stor andel av detta resande som kommer att ske per tåg, bör resultaten tolkas med försiktighet.
- ◆ Antalet inrikesresor i UA4 förefaller vara överskattat. Detta har i prognosen medfört att tågtrafiken genererar relativt stora företagsekonomiska överskott. Det gäller även på delen Luleå-Kalix, vilket inte är troligt med hänsyn till befolkningsunderlaget.

6.2 Studerade alternativ

UA3 är identiskt med UA1 förutom att banan går via Kallax flygplats i stället för via Notviken. UA4 är identisk med UA3 på

sträckan Umeå-Luleå och går således också via Kallax flygplats. På sträckan Luleå-Kalix antas däremot en ny kustnära linjedragning.

Alla jämförelser görs med huvudrapportens UA1, dvs. med Norrbotniabanan passerande Luleå via Notviken. Jämförelsen mellan UA3 och UA1 ger då svaret på frågan om det är intressant att istället låta UA1 dras via Kallax. Jämförelsen mellan UA4 och UA1 ger svaret på frågan om det är intressant att bygga en kustnära järnväg mellan Luleå och Kalix.

6.3 Förändrad efterfrågan

6.3.1 Persontrafik

När det gäller persontrafikresandet är strukturen på resandeförändringen i UA4 mycket lik den resandeförändring som uppkom i UA1. En stor del av det långväga resandet är nygenererat medan en mindre del av det kortväga ”dagligesresandet” är det. Till detta kommer ökat utrikesresande med tåg till Finland vilket uppskattas till 160 000 resor per år samt anslutningsresor med tåg till Kallax. I UA3 uppkommer endast det ökade tågresandet till Kallax.

6.3.2 Godstrafik

I UA3 antas efterfrågan vara densamma som i huvudrapporten. I UA4 ökar transportvolymerna med 60 000 nettoton per år. För en mer detaljerad beskrivning av efterfrågeeffekterna hänvisas till kapitel 3.

6.4 Konsumentöverskott för persontrafiken

UA3 leder till restidsvinster för trafikanter som väljer tåget i stället för bilen för sin resa till och från Kallax motsvarande ett samhällsekonomiskt värde på 200 miljoner kronor över hela kalkylperioden. Dessutom tillkommer vinster på 150 miljoner kronor på grund av att genomgående nattåg inte behöver vändas i Luleå.

UA4 ger förutom den typen av restidsvinster även restidsvinster på grund av den nya kustnära banan. Sammanlagt uppgår

restidsvinsterna till 820 miljoner kronor över hela kalkylperioden.

6.5 Konsumentöverskott för godstrafiken

UA3 antas inte innebära några konsumentöverskottseffekter för godstrafiken utöver de vinster som realiserats i UA1. UA4 innebär däremot ytterligare vinster på 400 miljoner kronor över hela kalkylperioden.

6.6 Producentöverskott för persontrafiken

I huvudrapporten konstaterades att persontrafiken genererar ett stort producentöverskott. Enligt den beräkningsmodell som Banverket tillämpar blir det i UA4 ytterligare överskott på 450 miljoner kronor över hela kalkylperioden, vilket troligen är överskattat. Då ingår också effekten av ett ökat tågresande till Kallax och minskade driftkostnader på grund av att genomgående nattåg inte behöver vändas i Luleå.

I UA3 är det endast de två sistnämnda effekterna som uppkommer till ett värde av 130 miljoner kronor över hela kalkylperioden.

6.7 Producentöverskott för godstrafiken

Samma antagande gäller som i huvudrapporten, dvs. inga producentöverskott antas uppkomma på godstrafikmarknaden.

6.8 Producentöverskott för banhållaren

Det sker en viss omfördelning mellan effekter på drift och underhåll och effekter på reinvesteringsbehovet men nettot är i princip noll i förhållande till UA1. Över hela kalkylperioden minskar nyttorna för banhållaren med drygt 10 miljoner kronor i UA3 medan de ökar med knappt 10 miljoner i UA4.

6.9 Externa effekter

I UA3 uppkommer en nyttoökning på grund av att anslutningsresorna till Kallax till viss del sker med tåg. Effekten är 30 miljoner kronor över hela kalkylperioden. I UA4 tillkommer effekter på personresandet generellt och på godstrafiken vilket sammanlagt ger en vinst på 100 miljoner kronor över hela kalkylperioden.

6.10 Sammanfattande kalkyl

Nedanstående tabell sammanfattar kalkylresultatet för UA3 och UA4 i förhållande till UA1.

Tabell 6.1: Sammanfattande kalkyl i förhållande till UA1

Jämfört med UA1	UA3	UA4
Anläggningskostnader	600	2 900- 3 200
Konsumentöverskott		
Persontrafik	350	820
Godstrafik	0	400
Producentöverskott		
Persontrafik	130	440
Godstrafik	0	0
Banhållare	-10	10
Externa effekter		
Persontrafik	30	50
Godstrafik	0	50
Summa nyttor	500	1 770
Nettonuvärde	-120	(-1 130)- (-1 440)
Nettonuvärdekvot	-0,2	-0,4

Kalkylen visar att nyttoeffekterna i UA4 är endast drygt hälften av kostnaderna. För UA3 är nyttoandelen betydligt större.

förväntas leda till en långsiktig ökning av produktiviteten med ca 0,1 procent.

7 Övriga samhällseffekter

I huvudrapporten redovisades påverkan på transportpolitiska mål och miljö kvalitetsmål. Den redovisningen var relativt generell och omfattade då även en ny sträckning Luleå-Kalix.

7.1 Tillgänglighet, lokalisering och regional utveckling

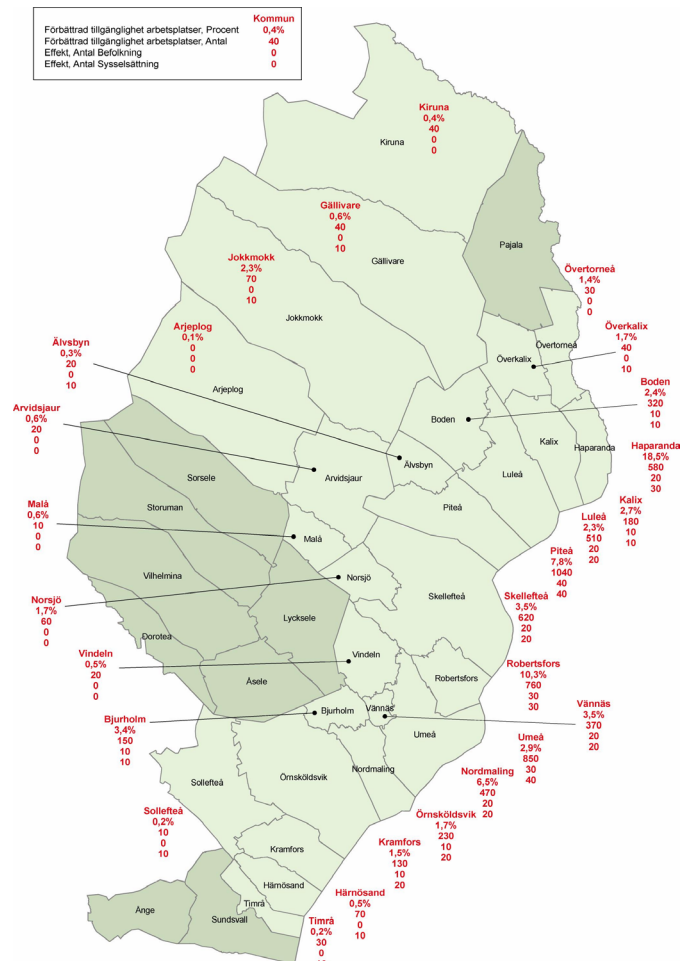
Beräkningarna i detta avsnitt gäller för hela sträckan Umeå-Haparanda. Antalet tillgängliga arbetsplatser beräknas öka med 7000 eller knappt 3 procent till följd av utbyggnaden Umeå-Haparanda. I absoluta tal är ökningen störst i Piteå, se figur 7.1. Den förbättrade tillgängligheten innebär att fler personer kan arbetspendla till befintliga jobb. De kommuner som får ökad tillgänglighet blir mer attraktiva som lokalisering och på sikt bedöms denna ökade attraktivitet ge upphov till lokaliseringseffekter, dvs. fler boende och sysselsatta än i JA.

Vid en summering av lokaliseringseffekten för alla berörda kommuner beräknas på 15 års sikt befolkningen öka med 250 personer och sysselsättningen öka med 360 personer. De största effekterna beräknas uppstå i Piteå, Umeå, Robertsfors och Haparanda – med ökningarna omkring 30 – 40 personer vardera.

Som en följd av att arbetsmarknaderna vidgas och blir mer konkurrensutsatta följer även en förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Detta leder till att produktiviteten ökar. Till följd av större arbetsmarknader tenderar även befolkningens och näringslivets struktur att förändras, med en ökad specialisering som följd. Denna process bidrar också till att produktiviteten ökar.

Kvantifieringar av produktivitetseffekter är vanskliga. Men med stöd av tidigare skattningar kan en tillgänglighetsförbättring på 1 procent generellt

Figur 7.1: Förändrad tillgänglighet till arbetsplatser och lokaliseringseffekter på 15 års sikt



8 Slutsats

I Banverkets Framtidsplan ingår att rusta upp befintlig bana via Boden och Morjärv och bygga ny järnväg Kalix-Haparanda. Denna kompletteringsstudie visar att det inte är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga en ny kustnära sträckning Luleå-Kalix jämfört med att rusta upp befintlig bana via Boden och Morjärv.

Den genomförda resandeprognosen visar på relativt stora ökningar för persontrafiken, som av allt att döma är överskattade. Även om resandet skulle utvecklas enligt prognosen visar de samhällsekonomiska kalkylen att nyttorna under 60 år endast är lite mer än hälften av kostnaderna. Vinsterna för godstrafiken är viktiga och kan bli större med en ökad volym. Detta kan bli fallet om bland annat tågtransporterna med malm Gällivare-Finland kommer till utförande. Detta skulle i så fall minska det samhällsekonomiska underskottet, samtidigt tyder det mesta på att nyttoeffekterna för persontrafiken är överskattade.

En dragning via Kallax flygplats bedöms vara ett intressant alternativ vid utbyggnad ny bana Umeå-Luleå.

Tillgänglighetseffekter och regionala effekter beräknas normalt inte som tillägg i den samhällsekonomiska kalkylen. Därför skall inte dessa effekter läggas på vid jämförelse med andra objekt. Sådana effekter bedöms emellertid vara viktiga vid en utbyggnad Umeå-Haparanda. Omlokaliseringseffekterna förväntas bli relativt små och innebär inte heller självklart ett samhällsekonomiskt mervärde. Produktivitetsförbättringarna som framförallt förväntas komma sträckan Umeå-Luleå tillgodo kan emellertid bli stora. Endast en liten del av detta berör ny sträckning Luleå-Kalix.