

# NORRBOTNIABANAN

- Det regionala perspektivet



*Norbottens  
Handelskammare*

## SAMMANFATTNING

Den här rapporten har fokus på det regionala perspektivet på den kommande dragningen av Norrbotniabanan in till Luleå. Det är berörda kommuners och regionens näringsliv och invånare som påverkas mest av hur Norrbotniabans dragning utformas. Det är också dessa som kommer driva regionens utveckling framåt kommande decennier, inte minst den pågående industriomställningen, därmed bör deras synpunkter väga extra tungt i kommande beslut gällande dragningen av banan in till Luleå.

Rapporten redovisar de två återstående alternativen för Norrbotniabans dragning in till Luleå och de huvudsakliga argumenten för och emot. Rapporten visar att den huvudsakliga fördelen med det västliga alternativet är dess dragning längst E4:ans nuvarande sträckning vilket medför att sjöfarten till och från Luleå hamn, som är viktig både för regionen och för Sverige, inte riskerar att påverkas. Å andra sidan innebär det västliga alternativet en nackdel då det resulterar i en säcklösning som minskar både stadens och regionens potential att utvecklas vad gäller såväl stadsutveckling som attraktiva trafikupplägg i enlighet med regionala och nationella ambitioner.

Det östliga alternativet har många fördelar enligt rapporten. Exempelvis undviks en säcklösning, plats frigörs för en växande stad, transporter och resor till och från staden och regionen förenklas samtidigt som järnvägen knyts samman med flygplatsen. En av nackdelarna som uttryckts i denna undersökning är oro över den bro som behöver byggas och hur denna påverkar sjöfarten till och från Luleå Hamn, särskilt under svåra isvintrar. En höj- och sänkbar bro har dock inkluderats som en lösning för att eliminera denna risk.

Rapporten inkluderar också en enkätundersökning om synen på alternativen för dragningen av Norrbotniabanan som Norrbottens Handelskammare genomfört bland näringslivet i Norrbotten mellan april-maj 2024. En signifikant majoritet av de svarande föredrar det östliga alternativet, vilket motiveras av dess fördelar såsom en mer naturlig stadstransport, förbättrad koppling mellan järnväg och flyg samt gynnsamma effekter för både person- och godstrafik. Den minoritet som föredrar det västliga alternativet uttrycker oro för det östliga alternativets eventuella negativa påverkan på sjöfarten.

Sammantaget tyder enkätresultaten på att det regionala näringslivet föredrar det östliga alternativet samt att brolösningens påverkan på sjöfarten behöver förtydligas. Argumenten för det östliga alternativet inkluderar dess ändamålsenliga och långsiktiga lösning som möjliggör en god stadsplanering samt dess fördelar för regionens utveckling vad gäller trafikupplägg och koppling till flygplatsen.

Analysen framhäver därutöver vikten av att ta hänsyn till det regionala perspektivet och behoven hos berörda aktörer. Det är avgörande att säkerställa en lösning som fungerar för framtida utveckling och en stark förankring hos befolkning och näringsliv.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning .....	1
Innehållsförteckning .....	2
Inledning .....	3
Syfte .....	3
Bakgrund .....	4
<i>Fördelar och nackdelar med olika dragningar</i> .....	4
RESULTAT – ENKÄTUNDERSÖKNING .....	7
<i>Inställningen till det västliga eller östliga alternativet</i> .....	7
<i>Kopplingen mellan järnväg och flyg</i> .....	8
<i>Utvecklingspotentialen för person- och godstrafiken</i> .....	9
<i>Övriga medskick</i> .....	10
Analys .....	11
Öppningsbar bro möjliggör det östliga alternativet .....	11
Slutsatser .....	12
Källor .....	13

## INLEDNING

Denna rapport är utarbetad av Norrbottens Handelskammare för att bidra med ett regionalt näringsperspektiv till diskussionen kring Norrbotniabanan. Genom en enkätundersökning som genomfördes under april-maj 2024 gavs näringslivet i Norrbotten möjlighet att uttrycka sina åsikter och synpunkter angående dragningen av Norrbotniabanans infart till Luleå.

Rapporten inleds med att presentera syftet med undersökningen och ett bakgrundsmaterial som sammanfattar den pågående processen och diskussionen kring Norrbotniabanan. Diskussionen kring banans dragning har pågått sedan 2009 och alternativa placeringar har noga övervägts och analyserats.

I bakgrundsavsnittet sammanfattas de viktigaste för- och nackdelarna med de olika placeringsalternativen för den nya järnvägen för att ge en översikt över var diskussionen står idag och hur alternativen ser ut. Det finns många olika utredningar i frågan. I denna rapport lyfter vi främst fram de som har bäring på frågorna i enkäten. Vidare, rapporten redovisar inte kostnadsberäkningar i detalj då dessa, oavsett västligt eller östligt alternativ, behöver uppdateras utifrån rådande kostnadsläge.

## SYFTE

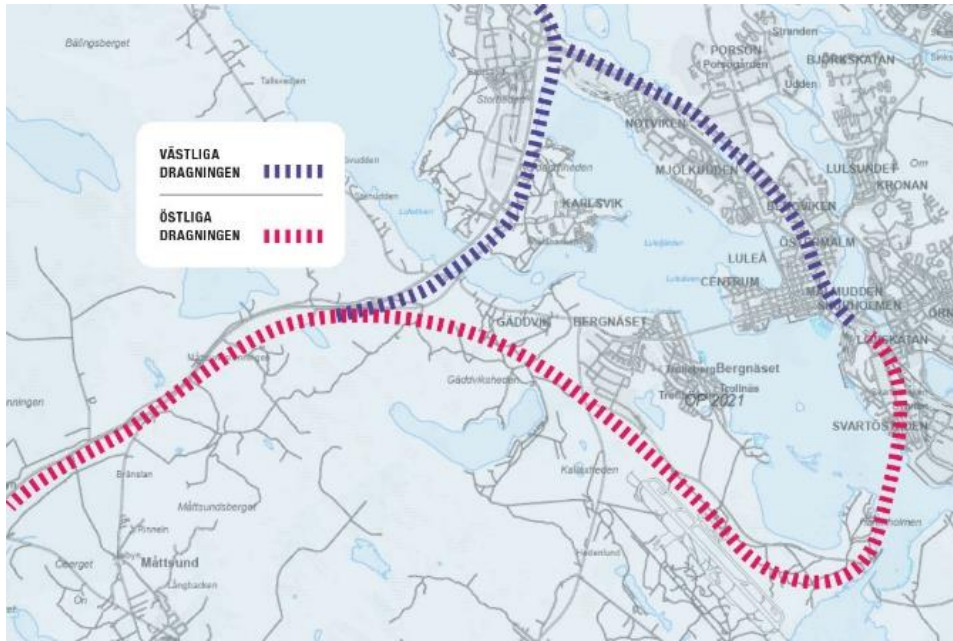
Norrbotniabanan, 27 mil ny järnväg mellan Umeå och Luleå, byggs och planeras nu för fullt. Banan finns med i nuvarande plan för transportinfrastruktur men är ännu inte fullt ut finansierad. Mycket av planeringsarbetet kvarstår men Trafikverket kommer i närtid att fatta beslut om Norrbotniabanans dragning in till Luleå.

Denna rapport är framtagen i syfte att på ett sammanfattande sätt beskriva de två huvudalternativen till dragning av banan in till Luleå och nya Luleå resecentrum samt redovisa hur det regionala näringslivet ställer sig till dessa båda alternativ.

Ett ytterligare syfte är att understryka betydelsen av att i största möjliga mån väga in lokala och regionala behov och synpunkter för att möjliggöra nuvarande och framtida utveckling samt att lyfta vikten av ett trafikslagsövergripande perspektiv.

## BAKGRUND

När beslut för Norrbotniabanans dragning in till Luleå närmar sig ett avgörande överväger Trafikverket två olika alternativ, ett östligt och ett västligt.



Källa: [Vårt Luleå](#), 2024-04-26

Det västliga alternativet följer E4:an och den befintliga järnvägen och innebär en så kallad säcklösning som inte möjliggör genomgående trafik. Det östliga alternativet dras via flygplatsen vilket ger en koppling mellan trafiklagen och möjliggör genomgående trafik med hjälp av en öppningsbar brolösning.

Trafikverket förväntas i närtid fatta beslut om ett av de båda huvudalternativen och har till sin hjälp en mängd underlag i form av olika analyser och remissvar. I huvudsak lyfts några få, men viktiga aspekter, i dessa underlag.

- Påverkan på lokal och regional utvecklingspotential
- Risken för negativ påverkan på sjöfart och hamn
- Möjligheterna med en öppningsbar bro över Svartösundet
- Underlätta pendling och transporter inom såväl som till och från regionen
- Möjligheten att knyta samman flyg, järnväg och väg

### Fördelar och nackdelar med olika dragningar

I teknikonsultföretaget Swecos rapport *Utvecklingsmöjligheter i Luleås hamnområde med Norrbotniabanans i den östliga järnvägskorridoren* från 2020 redovisas resultatet från intervjuer med ett antal större aktörer med verksamhet kring Luleå hamn samt näringslivsaktörer i norra Sverige. Rapporten visar sammanfattningsvis att valet av alternativ inte är så viktigt för de som redan är verksamma kring hamnen eftersom deras verksamhet är uppbyggd utifrån rådande förutsättningar, men majoriteten ser

dock positivt på ett östligt alternativ. De som ställer sig positiva till det östliga alternativet menar att det skulle stärka deras egen verksamhet, men också gynna framtida investeringar i hamnen.

Vidare beskrivs i Swecos rapport de positiva effekterna av både det västliga och östliga alternativet. För det västliga alternativet anges de positiva konsekvenserna för godstrafik och de goda möjligheterna till intermodala person- och godstransporter. För det östliga alternativet anges ökad transportkapacitet, tillgänglighet och förkortade restider till Luleå resecentrum, godsterminaler och Luleå flygplats.

Båda alternativen har negativa följd effekter, där det västliga alternativet handlar om att bygga en så kallad säcklösning vilket hämmar möjligheten till alternativa trafikupplägg. Vad gäller det östliga alternativet pekar rapporten på vikten av att säkerställa att sjöfarten fortsättningsvis fungerar under vintrar med svåra isförhållanden. Här nämns bland annat utökade vändytor, ny kajplats för isbrytare och andra större fartyg samt omlokalisering av Cementas verksamhet.

Sweco sammanfattar för- och nackdelar för det östliga alternativet:

*Bedömningen är att alternativet medför mycket positiva effekter på samhälls- och stadsutvecklingen förutsatt att vintersjöfarten säkerställs. Om vintersjöfarten påverkas kan konsekvenserna däremot bli mycket allvarliga. Alternativet har därför i järnvägsutredningen av försiktighetsskäl givits en låg måluppfyllelse för delen Människa och samhälle. På lång sikt finns dock möjligheter att öka måluppfyllelsen genom att utveckla hamnverksamheten.*

Rapporten pekar alltså specifikt på de positiva effekter som det östliga alternativet kan ge samhälls- och stadsutvecklingen och konstaterar sedan att Luleå är en växande stad med en växande arbetsmarknad och ett universitet som ger goda förutsättningar för industri och näringsliv.

I Luleå kommuns remissvar från april 2024 till Trafikverkets inriktningsunderlag anges det långsiktiga befolkningsmålet för Luleå kommun till 100 000 invånare år 2040, vilket innebär en genomsnittlig befolkningsökning på drygt 1 100 personer per år. Denna snabba utveckling innebär ökad konkurrens om marken, inte minst i tätorten, för bostäder, vägar och gator. Det östliga alternativet bedöms ha en fördel genom att ge ökad flexibilitet för kommande stadsutveckling.

Luleå kommun pekar också på vikten av det östliga alternativet som ett sätt att stärka Luleå Airport som regional effektiv multimodal transportnod för väg, järnväg och flyg. Kommunen menar vidare att flygplatsen har en viktig funktion för regionens tillgänglighet och för den högteknologiska basindustrin.

Luleå kommun lyfter fördelen som det östliga alternativet innebär genom att knyta samman Luleå Airport med järnvägen, men också att den östra korridoren möjliggör genomgående trafikering, vilket bedöms spara cirka 30 minuters restid för lokvändning.

I rapporten lyfts även hur det östliga alternativet ger bättre förutsättningar för att utveckla Luleå och Boden till twin-cities kopplat till industrins gröna omställning med krav på goda förutsättningar för regionförstoring och kompetensförsörjning.

I valet mellan det östliga och det västliga alternativet pekar kommunen således på vikten av att inte bygga in begränsningar för framtida utveckling och expansion utan istället säkerställa en långsiktigt hållbar och utvecklingsbar lösning.

I Trivectors rapport, *Persontrafikkonsekvenser för östlig respektive västlig infart till Luleå för Norrbotten* från 2020, läggs tyngdpunkten på hur val av dragning påverkar den regionala utvecklingen med fokus på persontrafiken. I rapportens sammanfattande del kan man läsa följande.

*Intervjuer med Swedavia, SJ, Vy, Norrtåg, Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket anges samfällt att det östra alternativet är bäst för persontrafiken.*

Genom att jämföra med andra liknande infrastrukturprojekt som inneburit genomgående resmöjligheter, bland annat Citytunneln i Malmö och Botniabanan genom Umeå, visar Trivector att dessa gett stora ökningarna i det regionala kollektivtrafikresandet.

Även om genomgående resmöjligheter ger en ökad resestandard och en ökning i kollektivtrafikresor så menar rapportförfattarna att den stora skillnaden mellan det västliga och det östliga alternativet är de regionala effekterna. Det östliga alternativets fördelaktiga trafiklösning är betydelsefullt för regionens funktionalitet, menar rapportförfattarna. Som exempel skriver de i sammanfattningen att pendling blir möjligt även förbi Luleå i båda riktningarna, till exempel från Piteå till Sunderbyn eller från Boden till Luleå Airport. Tågtrafiken blir då en avgörande del i att skapa en väl integrerad region.

I rapporten hänvisas också till Järnvägsutredningen från 2011 där samhällsekonomiska beräkningar redovisas för respektive alternativ. I Järnvägsutredningen kan man utläsa att skillnaderna är relativt små, men att det västliga alternativet anses väga över med ett nettonuvärde på 0,1 mdr SEK bättre än det östliga. Denna slutsats gäller vid Trafikverkets beräknade tider för vändning, men tåg företagen menar att dessa är för optimistiska och när deras angivna genomsnittstider, där hänsyn för att delar av året innebär vinterförhållanden, används väger istället det östliga alternativet över med ett nettonuvärde på cirka 0,2 mdr SEK bättre än det västliga. Skillnaderna bedöms således som små.

I en rapport från WSP som särskilt tittat på effekterna av att ansluta Norrbotten till flygplatsen konstateras vidare att en östlig dragning innebär kortare restider till flygplatsen och därmed en ökad interregional tillgänglighet. Detta bedöms långsiktigt ge en årlig produktionsökning på drygt 30 miljoner kr. Sett över en kalkylperiod på 60 år uppgår nuvärdet på produktionseffekten till omkring 1 miljard kr. WSP lyfter också i sin

rapport fram att ett utökat upptagningsområde skulle kunna leda till att flygplatsen utökar och diversifierar sitt trafikutbud, vilket i sig medför en förbättrad interregional tillgänglighet.

## RESULTAT – ENKÄTUNDERSÖKNING

I följande avsnitt presenteras resultatet av den enkätstudie som genomförts april-maj 2024. Totalt är det 56 företag och organisationer som svarat på enkätundersökningen.

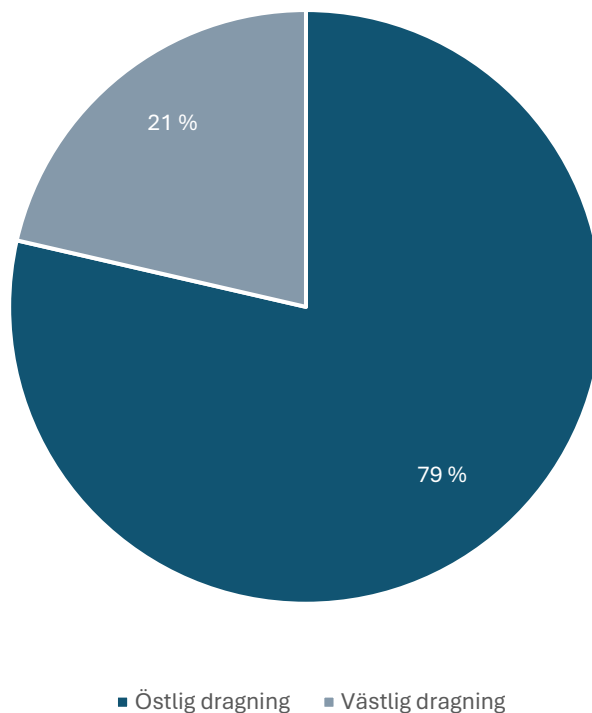
De frågor som ställdes i enkäten:

1. Förordar du/ditt företag en västlig eller östlig dragning av Norrbotniabanan in till Luleå?
2. Hur viktig är en koppling mellan järnvägen och flyget för dig/ditt företag?
3. Vilken framtida utvecklingspotential för järnvägstrafiken för såväl person- som godstrafiken ser du som viktigast när Norrbotniabanan färdigställs?
4. Övrigt som du vill framföra kring dragningen?

Nedan redovisas en sammanställning av resultatet av enkätstudien.

### Inställningen till det västliga eller östliga alternativet

På frågan "Förordar ditt företag en västlig eller östlig dragning av Norrbotniabanan in till Luleå?" såg fördelningen för alternativen ut följande:





Som cirkeldiagrammet visar svarade en stor andel av de responderande företagen att det östliga alternativet är att föredra.

En svarande som föredrar det östliga alternativet svarade i ett fritextsvar;

*Den skapar ett naturligt flöde genom staden och flera transportsätt och medborgare kan nyttja tåget som transportmedel i höge grad. Befintliga sträckningen kan då nyttjas av godstrafik som inte behöver gå in genom staden och kan även fungera som en passage vid underhållsarbeten. Det östliga alternativet bidrar även till att det nya industriområdet på Hertsön/ Uddebo kan nyttja spårtrafiken på ett enklare sätt än idag.*

För de som svarat att de föredrar en västlig dragning finns en oro om att det östliga alternativet ger en negativ påverkan på sjöfarten och det är flera som lyfter att det kan gå snabbare att bygga den västliga dragningen och att det västliga alternativet är mer kostnadseffektivt. Ett företag svarade;

*Det går snabbare att bygga järnvägen om den följer E4:an och kommer in i Luleå via Notviken och den befintliga järnvägen.*

### **Kopplingen mellan järnväg och flyg**

Det östliga alternativet motiveras bland annat med en koppling mellan tåg och flyg, bättre flöden och transportupplägg med mer effektivare transporter för gods och resande.

Ett av de responderande företagen svarade;

*Möjligheter för fortsatt långsiktig regional tillväxt med en mer integrerad infrastruktur som skapas genom att koppla samman Sveriges tredje största flygplats med räls känns som en helt självklar investering.*

Ett annat företag svarade;

*Självklart ska vi bygga ihop flyg och tåg för att förenkla och för bättre resande. Idag så är Kallax vägen ut / till norr från de som reser långt och i framtiden kommer elflyg och liknande utvecklas och komplettera allt - och om vi då inte knyter ihop de olika sätten redan nu så binder vi ris om ryggen för framtiden.*

Gemensamt för de som har svarat att de föredrar den östliga dragningen är att de allra flesta svarar att kopplingen mellan järnvägen och flyget är viktig eller mycket viktig.

För de som svarat att de föredrar den västliga dragningen rör argumenten främst oro för att det östliga alternativet kan bli dyrare och ta längre tid samt att den östra dragningen kan påverka sjöfartstransporten negativt. Med en lösning som minimerar dessa risker är man dock inte nödvändigtvis i övrigt negativ till den östliga dragningen:

*Då sjöfarten behöver vändytor innanför en tänkt öppningsbar bro kommer bron mestadels stå öppen för fartygspassage och således inte vara användbar för tågtrafik vilket blir slöseri med pengar. Om tågstationen flyttas mot Notviken och en hög bro/tunnel byggs som ej begränsar sjöfarten föredrar vi en östlig dragning.*

Kopplingen mellan flyg och järnväg är generellt sett inte en prioritering för de som har svarat att de föredrar de västliga alternativet.

### **Utvecklingspotentialen för person- och godstrafiken**

För de respondenter som föredrar det östliga alternativet är det flera som pekar på att godstrafiken är viktigast men att även att persontrafiken förbättras med det östliga alternativet.

*Norrbotten och norra Sverige kommer att växa så det knakar och då måste vi ha en fungerande järnväg för gods- och persontrafik.*

Ett annat företag skriver att det östliga alternativet säkerställer klimatsmarta resor mellan norra och södra Sverige vilket är en nödvändighet för den gröna omställningen i norra Sverige. En svarar att det viktigaste är att bygga bort flaskhalsen mellan Boden och Luleå, vilket Norrbottenbanan bidrar till att göra genom en ny koppling till stambanan genom övre Norrland utan att behöva passera Boden, men där främst det östliga alternativet möjliggör det mest attraktiva trafikuppläggen. Ett ytterligare responderande företag som föredrar en östlig dragning skriver;

*Luleå blir en kommunikationshub för resande både för privata och näringsliv vilket kommer att hjälpa regionen att vara attraktiv både för företagande och inflyttning OM det blir via Luleå Airport. En säcklösning skulle vara förödande för detsamma. Det är ingen lösning...*

Väl fungerande logistiklösningar minskar avstånden i en region med långa restider och ger förutsättningar för att tilltala såväl företags etableringsvilja som att attrahera människor och deras lust att bosätta sig i regionen, samt ökar turisternas tillgänglighet till Norrbotten, skriver ett annat företag. Ett annat svar lyder;

*...ökad möjlighet till persontrafik möjliggör det enklare för oss som företag att hitta personal från andra orter men den stora kostnadseffektiviseringen och minskade miljöpåverkan är om det går att frakta gods på järnväg så den ser vi som största fördelen.*

För de respondenter som svarat att de föredrar de västliga alternativet är det andra svar som lyfts kring framtida utvecklingspotential för gods- och persontrafik. En person skriver;

*Primärt är Norrbottenbanan avsedd för gods, därtill ska inte Norrbottenbanan gå vidare från Luleå enligt dagens planer så jag ser inget problem med säckhållplatsen.*

Gemensamt fokus för de personer som föredrar det västliga alternativet är att lösningen blir driftsäker och pålitlig för godstrafiken. Några lyfter även att restiden kan bli kortare med den västliga dragningen.

### Övriga medskick

I enkäten ställdes slutligen en öppen fråga om det är något ytterligare de svarandeföretaget vill framföra. Där framkommer det att många är otåliga och ser ett stort behov av den nya järnvägen. "Den måste byggas NU!" skriver en, en annan skriver "Bygg nu!", en tredje skriver "Bygg banan nu för att stärka regionens företags konkurrenskraft och skapa en redundans i förhållande till nuvarande transportlösningar".

För de respondenter som föredrar den östliga dragningen är det tydligt att Norrbotniabanan är efterlängtdad men det finns också en oro att järnvägen inte ska byggas på rätt sätt. En person skriver "Gör rätt från början denna gång Trafikverket!" medan en annan skriver "Skrota idéerna på säcklösning."

Ett medskick lyder;

*Viktigt att alla transportslag (sjöfart, järnväg, flyg och väg) ser till den gemensamma nyttan med NBB och att den knyter an flygplatsen är vitalt.*

*Investering i mer komplett alternativ via flygplatsen ger över tid avkastning i samhällets utveckling medan alternativ som kortsiktigt kan utföras till lägre kostnad snarare kommer att förstärka stämpeln som industristad där boendemiljön för invånarna är sekundär.*

I ett annat medskick står det;

*Det finns från vårt perspektiv endast en aktuell dragning. Att välja bort den östliga dragningen på grund av utmaningarna med sjöfarten är en kortsiktig lösning. De utmaningar som regionen står inför kan Trafikverket bidra till att lösa genom att välja det östliga alternativet. Vår åsikt är att det östliga valet bidrar till regionens attraktivitet, underlättar för industriernas utveckling och även bidrar till att koppla samman landsbygd och stad på ett sätt som gynnar landsbygden och ökar attraktiviteten.*

Av de svar som föredrar den västliga dragningen är medskicken få men av de som inkommit är det någon som poängterar att det är viktigt att säkerställa industrins möjligheter att fungera i framtiden och att man måste ta hänsyn till godstrafiken. En skriver;

*Väldigt viktigt att man ta hänsyn till godstrafiken. Dessa måste gå före persontrafiken i detta fall. Utan fungerande logistiklösningar för godset så hindras företagens utveckling och det påverkar hela området och personerna som arbetar i området. Det är lättare att hitta miljövänliga*

*transportsätt för persontrafiken från Luleå C ut till flygplatsen än vad det är att hitta lösningar för miljoner med ton med gods som ska ut via sjöfarten från hamnen och inte kan vara begränsande av en bro.*

## ANALYS

Enkätundersökningen visar att de flesta företag som svarat föredrar den östliga dragningen. En intressant reflektion är att de som förespråkar det östliga alternativet fokuserar på potentialen medan de som förespråkar det västliga alternativet fokuserar på oro kring konsekvenser av det östliga alternativet. Framst lyfts två viktiga anledningar fram för det östliga alternativet:

- Kopplingen mellan järnväg och flyg
- Möjliggör regional utveckling, både för person- och godstrafik

Av de företag som föredrar det västliga alternativet lyfts:

- En oro över den östliga dragningens påverkan på sjöfarten
- Hur en brolösning i segelfri höjd skulle fungera

Värt att nämna är att de sistnämnda inte är ett alternativ i någon av dragningarna utan det är en öppningsbar bro som diskuteras i det östliga alternativet. Detta indikerar ett behov av mer information kring detta alternativ innan beslut fattas.

Resultaten från enkätundersökningen ger en indikation att det regionala näringslivet föredrar det östliga alternativet för Norrbotniabanans. Det ses som mer fördelaktigt och svarar upp mot de lokala och regionala behoven.

Syftet med denna rapport är att lyfta det regionala näringslivsperspektivet som riskeras att inte får tillräckligt med utrymme i denna fråga.

## ÖPPNINGSBAR BRO MÖJLIGGÖR DET ÖSTLIGA ALTERNATIVET

Enkätundersökningen visar på att det finns okunskap kring brolösningen och att det skapar oro för sjöfartens utvecklingsmöjligheter. Denna oro behöver tas på allvar och missförstånden redas ut så att alternativet kan övervägas utifrån rätt premisser.

Trafikverkets *Trafikeringsstudie Järnväg och Sjöfart, öppningsbar bro Luleå* från 7 juli 2023 har utrett möjligheterna för en öppningsbar bro över Svartösundet som en del av Norrbotniabanans dragning in mot Luleå. En öppningsbar bro möjliggör för Luleå hamn att fortsatt nyttja vändytorna inne på Gråsjäljärden, vilket gör att hamnverksamheten inte blir sårbar på samma sätt som med en fast bro. Det är framförallt under vintermånaderna som vändytorna innanför järnvägsbron behöver nyttjas.

Vid en mild vinter menar Trafikverket att det kan räcka att använda vändytorna utanför respektive kajläge och vid en normal isvinter är det enligt Trafikverket osannolikt att vändytorna innanför järnvägsbron behöver nyttjas, med dagens trafikering i hamnen. Det är således främst vid en mycket sträng isvinter som vändytorna innanför järnvägsbron behöver nyttjas.

Vid en mycket sträng isvinter behöver fartygen vända innanför bron och detta kan komma att påverka järnvägstrafiken. En broöppning beräknas kräva ett avbrott för järnvägstrafiken på omkring 30 minuter. Vid en sträng isvinter skulle bron under en begränsad tid behöva öppnas 4 gånger per dygn beräknat på dagens antal anlop till hamn, där ett båtanlop kräver två broöppningar med vändning.

Trafiken kommer således att påverkas olika beroende på hur hårda isvintrarna blir samt hur många anlop det är till hamnen och hur tidtabellen ser ut på järnvägen. Konsekvenserna för järnvägstrafiken kan därför i svåra vinterförhållanden i värsta fall bli förseningar eller omdirigering av godståg via stambanan genom övre Norrland. Samtidigt kan svåra väderleksförhållanden ge en påverkan på både järnvägs- och vägtrafiken oavsett infrastrukturlösning.

Trafikverket poängterar också att det finns gott om ledig kapacitet för broöppningar nattetid och kvällstid som inte stör tidtabellen på järnvägen. Historiskt sett har vändytorna innanför bron nyttjats mycket sällan, bara omkring vart tionde år enligt Luleå Hamn.

## SLUTSATSER

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att majoriteten av de tillfrågade anser att en östlig dragning av Norrbotniabanans infart till Luleå är att föredra på grund av utveckling, trafikering och koppling mellan trafiklagen, inte minst kopplingen till flygplatsen. Det är dock tydligt att det västliga alternativet anses attraktivt bland de som värnar sjöfarten och/eller inte känner till den brolösning som förordas.

Perspektiven på näringslivets utveckling, trafikering och koppling mellan trafiklagen samt en väl fungerande sjöfart bör vägas in i den fortsatta beslutsprocessen. Det är avgörande att beakta näringslivets synpunkter för att säkerställa en hållbar och gynnsam utveckling för staden och regionen på lång sikt.

Den järnvägsinfrastruktur som vi bygger idag kommer vara en viktig del av samhällsutvecklingen i många tiotals år framåt. Den påverkar livskvalitet, klimat, stadsutveckling och företagens möjligheter att växa. Ett beslut om kommande dragning för Norrbotniabanen måste ses i det långa perspektivet. Det är viktigt att Norrbotniabanen färdigställs omgående. Det är viktigt att vi gör rätt från början och säkrar vår regions utvecklingsmöjligheter.

## KÄLLOR

Köhler, P., Björnsson, E., Fleuron, P., Sjö Dahl, E. (2023) *Trafikeringsstudie Järnväg och Sjöfart, öppningsbar bro Luleå* (TRV 2022/94578). Trafikverket.

Nordgren, M. (2023). *Luleå kommuns svar angående Norrbotniabanan infart Luleå och öppningsbar bro Norrbotniabanan*. (Ärendenr: 2023/826). Luleå kommun.

Söderholm, L. (2020). *Utvecklingsmöjligheter i Luleås hamnområde med Norrbotniabanan i den östliga järnvägskorridoren*. Sweco.

Ahlmer, A-K., Alméen, M. (2020) *Persontrafikkonsekvenser för östlig respektive västlig infart till Luleå för Norrbotniabanan*. Trivector.

Drganja S., Englén T. (2021) *Effekter av att ansluta Norrbotniabanan till Luleå Airport via en östlig infart till Luleå*. WSP