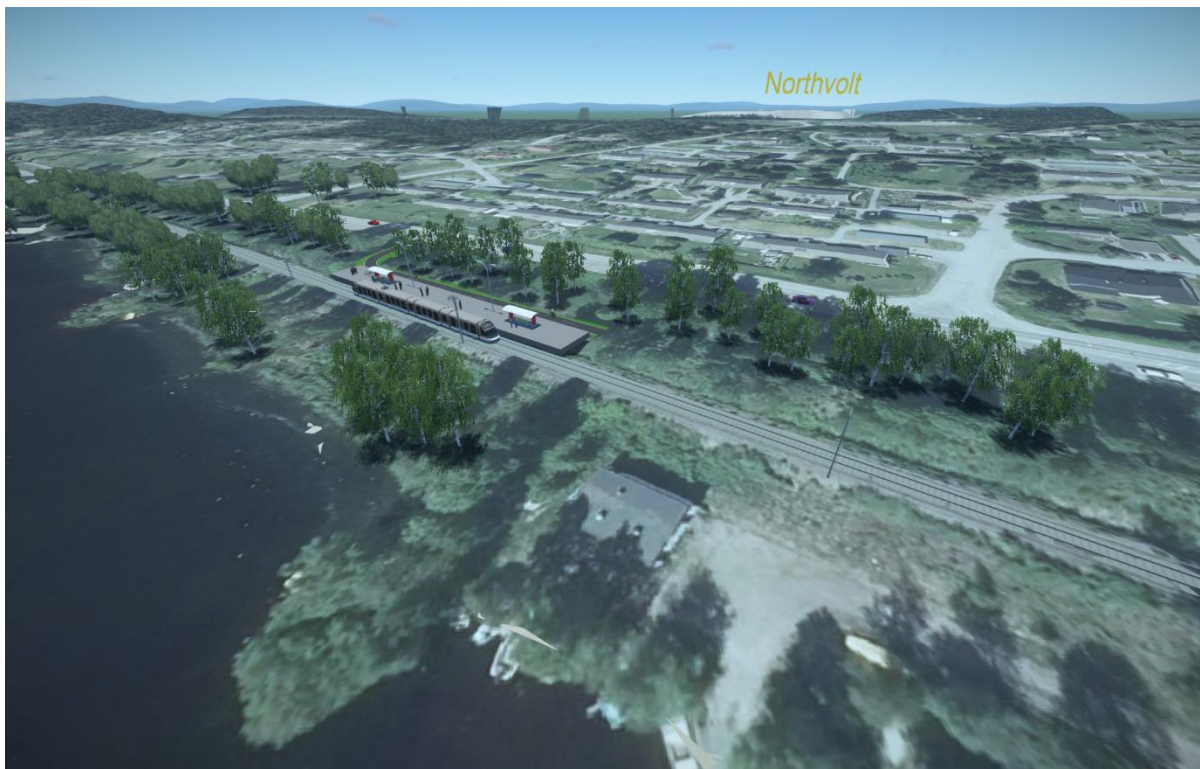


# Återrapport från projektet Innovativa lösningar för kollektivtrafik på landsbygden- tågprojektet



Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling. Europa investerar i landsbygdsområden



## **Bakgrund**

Projektet är en genomförbarhetsstudie med syfte att driva på processer och ta fram underlag som möjliggör uppstart av en rälsbusslinje på sträckan mellan Jörn – Bastuträsk – Skellefteå C– Bergsbyn – Skelleftehamn.

Motivet bakom projektet är att bidra till att småorterna och landsbygden får ökad attraktivitet för boende, vilket stärker underlag för både privat och offentlig sektor samt ideella verksamheter. Samtidigt kan landsbygden bidra till industriboomen genom att kunna erbjuda en attraktiv livsmiljö på pendlingsavstånd med snabba kommunikationer mellan boende och arbete. Detta är även till gagn i omvänd riktning, då det blir enklare att pendla till arbeten på landsbygden för den som valt att bo i stan.

Projektet genomförs i samverkan mellan Hela Sverige ska leva, företagare i Jörn, Pärlandsbyarna och Bastuträsk samt Norsjö kommun som är projektägare.

## **Genomförandet**

Projektet har undersökt förutsättningarna för uppstart av en rälsbusslinje, med avseende på potentiella resenärers och aktuella företags intresse likväl som på rena praktiska möjligheter såsom tillgänglig infrastruktur.

Möjliga tidtabeller har utretts och anpassats till både nattågstrafik och arbetstider. Leasing av fordon och lösningar för fordonsunderhåll har kartlagts och kontakt har tagits med både Norrtåg AB och Vy. Projektet har även kontaktat företrädare för bland andra Skellefteå kommun, Skellefteå lasarett, Boliden AB, Northvolt, samverkansorganisationen Sustainable Skellefteå, Skellefteå Kraft, testbolaget Rail Test Nordic och Skellefteå Buss.

I projektet ingår även arbete med attitydfrågor, både för att öppna ögonen för möjligheten att bo utanför staden och för att övergå till mer kollektivt resande.

## **Resultat**

Det ursprungliga syftet med projektet var att förbättra pendlingsmöjligheter med tåg genom uppstart av en rälsbusslinje på sträckan Jörn – Bastuträsk – Skellefteå C– Bergsbyn – Skelleftehamn.

I takt med att förutsättningar klarlagts visade det sig dock att en uppstart av persontrafik på Skelleftebanan först kan ske när Norrbottenbanan mellan Umeå-Skellefteå står färdig och börjar trafikeras. För närvarande prognostiserat till år 2030.

Enligt Trafikverkets planering ska en standardhöjning av Skelleftebanan även ha gjorts till dess. Standardhöjningen innefattar nya mötesstationer, förbättrad kraftförsörjning, spårbyte samt införande av det nya signalsystemet ERTMS (samma som på Norrbottenbanan). Även plattform och resecentrum inne i Skellefteå ska vara klart. Alla dessa faktorer är avgörande för en tillförlitlig persontrafik mellan Bastuträsk och Skellefteå C.

Projektet har därför undersökt andra alternativ för att förbättra pendlingsmöjligheterna inom närtid. Kooperativa lösningar för samåkningstrafik, införande av en pendlingsbuss samt hur tidtabeller i befintlig busstrafik skulle kunna anpassas är exempel på alternativ som övervägts.

Inom projektet har också en behovs- och marknadsanalys utförts. Den visar på hur förbättrade pendlingsmöjligheter inte bara skapar nytta till boende i Norsjö kommun utan till hela regionen, genom en ökad konkurrens och kompetens på arbetsmarknaden. Med en god regional samverkan kan det växande Skellefteå fungera som tillväxtmotor för hela området. Risken är annars att tillväxten i Skellefteå inte sprids, utan sker till stor del på bekostnad av omlandet. Ett sådant scenario

kan undvikas genom ett fungerande samarbete inom fysisk planering och transportinfrastruktur. Nya bostäder måste byggas i Norsjö kommun samtidigt som en väl fungerande pendling etableras.

Utifrån Norrtågs siffror behövs det omkring 140 resenärer för att motivera pendling med tåg mellan Bastuträsk och Skellefteå. För att detta ska vara möjligt till 2030 krävs en betydande ökning av det nuvarande resenärsunderlaget. En översiktlig beräkning visar på att det endast i Bastuträsk skulle krävas runt 40 nybyggda bostäder.

Ett kontinuerligt resenärsunderlag på omkring 30 personer uppskattas räcka för att motivera uppstart av en pendlingsbuss. Även här är det nuvarande pendlingsantalet för lågt. Projektet valde därför att gå vidare med alternativet med kooperativa lösningar för samåkningstrafik. Syftet är att göra inflyttning till Norsjö kommun attraktivt redan nu och bygga upp ett intresse och resenärsunderlag inför kommande start av pendlingsbuss och tågtrafik.

I Skellefteå innebär de nya arbetstillfällena en ökad efterfrågan på bostäder i relativ närhet till de expanderande företagen och i Skellefteå kommun syns kraftigt stigande bostadspriser. Med utökade pendlingsmöjligheter och tillgång till bostäder kan Norsjö ta del av expansionen. Norsjö kommun har med lägre kvadratmeterpriser och närheten till naturen redan flera attraktiva egenskaper. Med utökade pendlingsmöjligheter kan dessa tas till vara och förstärka attraktivitet för boende ytterligare. Flera studier som projektet tagit del av visar på att intresse från byggföretag ökar om det finns bättre pendlingsmöjligheter.

Projektet ser följande:

**Kort sikt.** Utifrån dagens resenärsunderlag föreslås en kooperativ samåkningstrafik med minibussar för 1–7 resenärer. Lösningen är enkel att skala upp, väcker intresse för pendling och kan överföras till andra platser. En grundfinansiering, exempelvis genom privat sponsring av lösningen kan underlätta uppstart.

**Medellång sikt.** Fortsatt påverkansarbete samt översyn av tider för befintliga bussar för att förbättra för studie- och arbetspendling.

En större buss i stället för minibussar kräver ett större antal resenärer (översiktligt beräknat till 30), nya bostäder samt dialog med större arbetsgivare.

Norran skrev 19/10 om att Northvolt tittar på orter längre från Skellefteå för bostäder till nyrekryterade, men de nämnde endast kustorter. För att Bastuträsk ska vara intressant behövs inte bara pendlingsmöjlighet utan även bostäder.

Även om målsättning gäller medellång sikt så innebär det att arbetet med frågorna påbörjas nu. Att påverka länstrafiken och bygga bostäder tar tid.

**Lång sikt (2030).** Uppstart av pendling med tåg kräver både strategiskt påverkansarbete och samverkan med bland annat region Västerbotten, Norrtåg, Trafikverket och Skellefteå kommun. För att pendling från Bastuträsk ska generera mest nytta för regionen är det av största vikt att även möjliggöra för persontrafik till både Bergsbyn och Skelleftehamn. Den infrastruktur som behövs för att tillgodose detta är en perrong i Bergsbyn och en perrong i Skelleftehamn. Dessa finns tyvärr inte med i Trafikverkets planering. Då byggandet av infrastruktur är en lång process bör arbetet med att få till stånd sådana perronger påbörjas så snabbt som möjligt. En inledande kontakt med Skellefteå kommun föreslås tas.

Det är också avgörande att det finns resenärer som vill pendla och en operatör som vill köra. Som tidigare nämnts krävs nybyggande av bostäder, runt 40 endast i Bastuträsk, för att uppnå ett tillräckligt stort resenärsunderlag (runt 140 resenärer). Norrtåg nämner inte Bastuträsk i sin framtidsvision "Norrtågland 2035". Här behövs redan nu starta upp en dialog. Då Norrtåg får sitt

uppdrag av Region Västerbottens Regionala Kollektivmyndighet, rekommenderas att en inledande kontakt tas. I den antagna Länstransportplanen står att "fokus är på att utveckla de östvästliga stråken, utveckla pendlingsstråken samt bytespunkter och resecentrum för kollektivtrafiken för att möjliggöra för regionens innevånare att kunna bo och verka i hela länet."

I Länstransportplanen går det ytterligare att läsa att planen syftar till att "utifrån ett helhetsperspektiv, lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och verka i hela Västerbottens län." och att det av riksdagen övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

För att leva upp till dessa antagna mål bör pendling mellan Bastuträsk och Skelleftehamn vara av stort intresse för såväl region Västerbotten som Trafikverket.

### **Krav och resurser**

En uppstart av persontågtrafik innefattar långa processer som måste startas nu. Dessa processer behöver inkluderas i Norsjö kommuns utvecklingsarbete och ställer stora krav på samverkan inte bara inom kommunen och med lokala aktörer utan också med andra kommuner, region Västerbotten, Trafikverket samt arbetsgivare med stort rekryteringsbehov inom regionen.

Att ta frågorna vidare kräver arbetstid och möjligtvis konsultstöd i kombination med investeringar i bostadsbyggande och utökad samhällsservice. För att möjliggöra pendling med buss eller tåg krävs en ökad inflyttning till Bastuträsk och dess närområde. För arbetspendling handlar det om personer i familjebildande ålder vilket ställer krav på kapacitet i både förskola och skola samt att samhällsservicen håller för ökat invånarantal.

Även om det är resurskrävande förutsätts satsningen göra stor skillnad för Bastuträsk och andra orters utveckling.

Det går inte att enskilt arbeta med själva pendlingen utan att samtidigt jobba för att fler bostäder byggs. På samma sätt är arbetet för bättre pendling en faktor som kan underlätta att attrahera investerare som bygger bostäder.

Med anledning av förestående anser vi att följande insatser är nödvändiga för att komma vidare mot förbättrade pendlingsmöjligheter efter projektet:

- Stödja den kooperativa samåkningen
- Jobba proaktivt med befintliga tomter
- Norsjö kommun startar dialog med Skellefteå kommun med syfte att möjliggöra för persontrafik även till Bergsbyn och Skelleftehamn genom att perronger byggs vid dessa hållplatser.
- Norsjö kommun inleder kontakt med Region Västerbottens Regionala Kollektivmyndighet, med syfte att få med sträckan Jörn- Bastuträsk- Skellefteå C- Bergsbyn- Skelleftehamn ingå i Norrtågs framtidsvision "Norrtågland 2035".

### **Önskat resultat på kort sikt:**

- Fungerande kooperativ pendling.
- Ökat intresse för Bastuträsk från arbetsgivare i Skellefteå som är beroende av nyrekryteringar.
- Antagen ny översiktsplan och planering startad för att möjliggöra för nya bostäder.

### **Förslag från projektet**

Om sambandet pendling/bostäder bedöms spela in på ortens attraktivitet och möjlighet att locka till inflyttning som stärker kompetensförsörjning och skatteunderlag, behöver Norsjö kommun ta ställning till hur man avser att ta vara på projektets resultat och förslag till fortsatt arbete.

Projektet bedömer att fortsatt arbete med att förbättra pendlingsmöjligheter (in och ut) och skapa fler bostäder för fler invånare är strategiskt viktiga för Norsjö kommun och avgörande för att kommunen ska ta vara på den unika möjlighet som ligger i att vara närmaste granne med den gröna omställningens centrum Skellefteå. Projektet har tagit del av genomförd scenarioanalys och ser att kollektivtrafik och pendling tas upp som utvecklingsområden.

En fungerande pendling krävs för att undvika att bygden dräneras på folk som får jobb i Skellefteå, men som inte på ett rimligt sätt kan dagpendla utan väljer att flytta. Pendlingen kan även underlätta Norsjö kommuns kompetensförsörjning genom att människor lättare kan pendla in för ett jobb i Norsjöbygden.

Projektets styrgrupp föreslår att Norsjö kommun åtar sig att driva frågan vidare eftersom den har stor betydelse för tillväxt i bygden. Norsjö kommun är mest lämplig att göra detta eftersom utvecklingen av Bastuträsk är prioriterat av dem. Bastuträsk har stora möjligheter att växa på grund av närheten till det expanderade Skellefteå. Norsjö kommun bör därför avsätta resurser och arbetstid och samverka med andra intressenter kring utvecklingsinsatser för att realisera goda pendlingsmöjligheter som är en förutsättning för tillväxten.