

BOLAGETS FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ KORT OCH LÅNG SIKT – FRAMGÅNGAR OCH UTMANINGAR

ALLMÄNT

Verksamhetsåret 2025 har för Norrbotniabanan AB (NBB AB) varit ett framgångsrikt år. Regeringen har gett byggstartstillstånd för delen Däva-Skellefteå samt också tillskjutit finansiering för detta. TrV har också erhållit finansiering för planering mellan Skellefteå-Luleå. Detta har inneburit att såväl byggande som planering har kunnat påbörjas. Oaktat att finansiering av delen Skellefteå-Luleå fortfarande saknas bedömer vi att Norrbotniabanan i sin helhet är säkrad. Ett OM har därför blivit ett HUR i två avseenden. Dels hur delen Skellefteå-Luleå i sin helhet ska finansieras och dels hur det faktiska byggande ska organiseras.

För att intensifiera byggande har NBB AB utarbetat ett förslag om att staten i samverka med NBB AB etablerar ett byggbolag och att staten öppnar upp för möjligheten till lånefinansiering. Förslaget har så här långt rönt stort intresse för såväl regeringen som från TrV's ledning. Regeringen har också initierat egna utredningar avseende detta. Utredningar som ska presenteras före årsskiftet.

Vi kan också konstatera att i liggande förslag till ny nationell plan har NBB lyfts fram som ett av det högst prioriterade projekten i planförslaget samt att EU samtidigt via CEF har lyft fram sträckan Umeå-Skellefteå-Luleå-Uleåborg som ett av fyra högt prioriterade projekten. Detta bör väsentligt öka förutsättningarna för att vi ska kunna erhålla stöd från EU för fortsatt byggande.

Om regeringen beslutar i enlighet med liggande förslag kommer NBB AB under 2026 att fokusera sitt arbete på två huvudfrågor. Nämligen fortsatt och alternativ finansiering samt i samverkan med regering och TrV fastställa en trovärdig och väsentligt uppsnabbad tidplan för det fortsatta arbetet. Dagens svajiga "tidplan" kan inte fortsatt var styrande för projektets färdigställande.

Hur har bolagets verksamhet påverkats av kriget i Europa samt det ekonomiska läget i omvärlden, vilka kort- och långsiktiga effekter kan identifieras så här långt?

Kortsiktiga effekter: Allmänt osäkert läge bl.a med stora kostnadsökningar som följd. Ökad konkurrens om statens pengar pga stora stöd till Ukraina och andra utsatta länder samt till stora insatser till andra länder i samband med bl.a naturkatastrofer

Långsiktiga effekter: Ovanstående exempel ger både kortsiktiga och långsiktiga effekter. Till detta kommer behovet av investeringar i samband med nyindustrialiseringen i norra Sverige. Inte minst gäller detta inom transportsektorn med stora behov av både nya järnvägar (NBB, Bodenspåret) och stora reinvesteringsbehov av bl.a Malmбанan

Beskriv verksamhetsmässiga framgångar och utmaningar i verksamheten under året, samt på 3-4 års sikt.

Under året: Färdigställandet av järnvägsplanerna mellan Umeå-Skellefteå jätteviktiga. Uppstarten av planeringen mellan Skellefteå-Luleå med fokus på in-och utfarterna i Piteå och Luleå samt regeringens uppdrag till Trafikverket att utreda möjligheterna att intensifiera byggande av bl.a Norrbotniabanan också av mycket stor betydelse. I syfte att påskynda projektet har NBB AB under året

påbörjat ett utredningsarbete som resulterat i ett förslag om att bilda ett särskilt byggbolag som ges ansvar för att bygga sträckan Skellefteå-Luleå. Förslaget har rönt stort intresse från såväl regeringen som från Trafikverkets ledning. Regeringen har också tillsatt två egna utredningar med samma syfte, att påskynda bygget samt att undersöka möjligheterna till alternativ finansiering. Utredningarna kommer att presentera sina slutsatser vid årsskiftet.

Arbetet med kommande nationell plan som har påbörjats/förberetts under 2024 och för vår del avslutats 2025 med vårt remissarbete där vi konstaterat att vi ser positivt på föreliggande förslag. Det som saknas är finansiering för hela banan samt en tydlig tidplan i det förslag som Trafikverket lämnat i sitt förslag till regeringen.

Som påtalas i inledning kan vi konstatera att Norrbotniabanan har fått en framskjuten plats i förslaget och är ett av de fem högst prioriterade projekten i planförslaget. Glädjande nog har också EU via sitt CEF-kontor lyft fram sträckan Umeå-Luleå-Uleåborg som en av fyra högt prioriterade sträckorna som benämns som PROJECT OF COMMON INTEREST. Detta bör också i positiv riktning öka möjligheterna till kommande stöd från EU.

Av största betydelse är också regeringens besked om att i föreliggande budget samt att kommande infrastrukturplan kommer att innehålla väsentliga ökningsramar för infrastrukturinvesteringar. Det föreslagna tillskottet till bl.a TrV överskrider klart den nivå som TrV har annonserat att man behöver för att NBB ska kunna finansieras inom planen. Denna positionering av Norrbotniabanan har inte funnits tidigare.

På 3-4 års sikt: Oaktat den framskjutna positionen Norrbotniabanan har idag och i ovanstående perspektiv får vi inte tro att det inte kan finnas hinder på vägen. Ett stort missnöje finns inom olika regioner över prioriteringarna i planförslaget. Här måste vi fortsatt arbeta intensivt för att bevaka vår position i förslag till nationell plan. Kommande plan måste också innehålla förslag och beslut om full finansiering och en robust tidplan. NBB AB kommer därför i samverkan med Norrbotniabanegruppen att aktivt arbeta med påverkansarbete främst avseende tidplan och finansiering.

Det är vår övertygelse att en ny organisation för byggande är en viktig och nödvändig del för att intensifiera och effektivisera byggandet. (Jfr byggandet av ex.vis Bothniabanan!). Därför kommer denna fråga ha hög prioritet i NBB AB's verksamhet under kommande 2-årsperiod.

Beskriv ekonomiska framgångar och utmaningar under året, samt på 3-4 års sikt

Sedan 2021 sker finansiering av Norrbotniabanan AB genom ett årligt driftsstöd till bolaget från dess aktieägare. Rekvirering sker två gånger per år och beloppen motsvarar de faktiska kostnader som bolaget haft under året. Beslut om driftsstöd har senast tagits för åren 2024–2025. Då beslutades om driftsstöd på totalt 13 mkr, men bolaget kommer under den perioden endast ha begärt utbetalning av ca 4,1 mkr. Det beror främst på förseningar i projektet och väntan på politiska beslut.

På styrelsemöte i december kommer beslut fattas om att hemställa hos ägarna att resterande 8,9 mkr beviljas för nyttjande under kommande år 2026-2027. Fortsatt driftsstöd är en förutsättning för bolagets framtida existens och vi förväntar oss ett positivt besked från ägarna.

Beskriv hur bolaget arbetar med hållbarhet

NBB AB arbetar för att fler människor och produkter i ökad omfattning ska kunna nyttja tåget som transportmedel. Detta inte minst av enorm betydelse för miljö och hållbarhet.

Beskriv hur bolaget arbetar med jämställdhet

Hur många kvinnor respektive män ingår i er styrelse?

Styrelsen består av 5 ledamöter och 5 suppleanter. En jämn könsfördelning eftersträvas över tid och fram till årets bolagsstämma var fördelningen 50/50 mellan kvinnor och män. Nuvarande fördelning är 40 % kvinnor och 60 % män.

Beskriv hur er verksamhet bidrar till jämställdhet tex genom specifika aktiviteter.

Norrbottenbanan AB har bara en anställd.

Beskriv hur jämställdhet är integrerat i era styrande dokument, mål, budget och uppföljning

I styrande dokument framgår att en jämn könsfördelning eftersträvas över tid.

Omvärldsanalys. Vilka är de fem (max) prioriterade insatser i verksamheten som ledningen vill se för att möta en föränderlig omvärlds krav och förväntningar.

1. Att vara en robust och effektiv resurs för att möjliggöra den industriella omvandlingen som påbörjats i norra Sverige
2. Att vara en viktig viktig/nödvändig resurs i hållbarhetsarbetet
- 3.
- 4.
- 5.

Övriga frågor som bolaget vill lyfta: