

[Subscribe](#)[Share ▼](#)[Past Issues](#)[Translate ▼](#)

NYHETSREVI FRÅN
NORRBOTNIABANAN
[Se nyhetsbrevet i din webbläsare](#)

En julklapp till Sverige i starkaste stål

27 mil järnväg som är bränslesnål

**Effektiva transporter av gods och kompetens,
stärker hela Sverige i världskonkurrens.**

För tillväxt-, miljö- och framtidsmål.

För Norrbotniabanan vi höjer en julmustskål!

God Jul och Gott Nytt år!



Den största strukturella förändringen i norr på över hundra år väntar

Vi gläds alla åt att planeringen för Norrbotten etapp mellan Umeå och Skellefteå är igång. Trafikverkets arbete fortsätter med sikte på en byggstart i juni 2018 mellan Umeå och Dåva samt helt färdigställda järnvägsplaner till Skellefteå år 2020. Nu är det viktigt att hela banan kommer in i den nationella planen för att norra Sverige ska klara transporterna, kompetensförsörjningen och miljön för regionen, nationen och EU.

De båda länen har ett starkt näringsliv, tre bra universitet, attraktiva orter och en lägre arbetslöshet än riket i övrigt, men de långa avstånden sätter käppar i hjulet. I Norr- och Västerbotten arbets- och studiependlar vi kortare sträckor än i övriga Sverige pga. de långa avstånden mellan kommuncentra. Det gör att arbetsmarknaderna blir små och det blir svårt för näringslivet att klara kompetensförsörjning. Skellefteå, som ligger mitt emellan två städer med tre universitet borde ha ett guldiläge, men har dessvärre lägre andel högskoleutbildade än de båda universitetsorterna. Det blir tufft för det teknikintensiva näringslivet på orten.

Längs stambanan genom övre Norrland finns idag endast några få tåglägen kvar där ett tåg kan passera rakt igenom utan att behöva stanna. De stora industrierna som behöver all kapacitet de kan få har dessvärre en undanträngningseffekt på mindre företag som vill frakta mer på järnväg. Än värre är att systemet saknar den robusthet som behövs i händelse av trafikstörningar. Idag finns ingen annan elektrifierad järnväg att leda om trafiken till i händelse av exempelvis ett rälsbrott. Det känns väldigt omodernt för ett land som Sverige idag.

Ändå går det ganska bra för näringslivet. Varje dag transporteras malm motsvarande sex Eiffeltorn från Norrbotten och ut i världen. Från SSAB fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn söderut varje dag för vidareförädling i Sverige. Av malmens brytningsvärde på 25 miljarder kronor vidareförädlas detta till 550 miljarder kronor i Sverige och ytterligare lika mycket till ute i Europa. Av skogen produceras trävaror, massa, papper och förpackningar till ansevärda värden. Och näringslivet investerar stora pengar i de båda länen. Men den bristande godskapaciteten på järnväg och den bristande kompetensförsörjningen gör läget mycket ansträngt och expansionsutrymmet litet för näringslivet.

En utbyggd infrastruktur knyter samman orterna längs kusten och halverar restiderna, ökar kapaciteten för godset på järnvägen samt ger den robusthet som systemet behöver då vi får en dubbelspårsfunktion mellan Stambanan genom övre Norrland och Norrbotten etappen. Arbetsmarknadsregionerna förstoras och miljömålen med minskade utsläpp kommer att kunna uppnås.

Subscribe

Share ▼

Past Issues

Translate ▼

transportsystemet och öppnar upp den nordliga entrén till Sverige med korta anslutningarna till redan befintliga transportkorridorer som tillsammans skapar en internationell och nationell närhet.



NBBAB rustar för förhandlingar

I väntan på att regeringen öppnar upp för diskussioner och förhandlingar om Norrbotniabanan och dess finansieringar har Norrbotniabanan AB knutit Anders Sundström till sin förhandlingsgrupp bestående av VD Gusten Granström och styrelseordförande Hans Lindberg.

Anders Sundström har så sent som i våras avslutat ett regeringsuppdrag om att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Han har lång erfarenhet som politiker och som styrelseordförande för KF, Swedbank och som VD och koncernchef på Folksam.

– Anders kommer att tillföra mycket erfarenhet till förhandlingarna och känner väl till näringslivet och regionen i norr, säger Gusten Granström VD för NBBAB. Vi är väldigt nöjda med att han ingår i vår förhandlingsgrupp, säger Granström.

Regeringen har ännu inte utsett sin motpart till de kommande förhandlingarna, men förhoppningen är att detta ska ske under våren 2017.

Norrbotniabanan är beräknad till en kostnad av 29 miljarder och då den är inkluderad i det Europeiska stornätet för järnväg måste hela sträckan stå klar till år 2030.



Planeringsarbetet är igång!

Trafikverket har haft det första samrådsmötet för delsträckan Umeå-Dåva där över 150 personer deltog vid den gemensamma genomgången. Planeringsarbetet för delsträckan fortsätter under nästa år med sikte på en byggstart i juni 2018. Samtidigt påbörjas resterande järnvägsplaner upp till Skellefteå som måste vara färdigställda senast 2020.

Vid sidan om det fysiska planeringsarbetet påbörjar också Trafikverket arbetet med den nationella transportplanen som ska röstas igenom våren 2018 i riksdagen. Det är viktigt att hela banan kommer in i den nationella planen för att norra Sverige ska klara transporter, konkurrenskraften, kompetensförsörjningen och miljön för regionen, nationen och EU.

Läs mer på www.trafikverket.se

[Subscribe](#)[Share](#) ▼[Past Issues](#)[Translate](#) ▼

men signaterna är tydliga om att Norrbotniabanan ska byggas.

Norrbotniabanan AB Företag bildat 2008 för att skapa en juridisk och organisatorisk plattform. Markerar tydligt allvaret i regionens egen ambition och engagemang för att genomföra projektet
Ägare: Landstinget i Norrbotten och Region Västerbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda.

Norrbotniabanegruppen Norrbotniabanegruppen arbetar med information och opinionsbildning i syfte att förankra projektet hos beslutsfattande aktörer. Norrbotniabanegruppens finansiärer: Kommunerna i Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda. Landstinget och Länsstyrelsen i Norrbotten, Region Västerbotten, SSAB EMEA AB, Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, SCA Munksund, Norrbottens Byggmästareförening, Billerudkorsnäs.



Samfinansierat av Europeiska Unionen
Fonden för ett sammanlänkat Europa



Copyright © 2016 Norrbotniabanegruppen, All rights reserved.

[Avsluta prenumeration](#) [Uppdatera prenumerationsuppgifter](#)

MailChimp