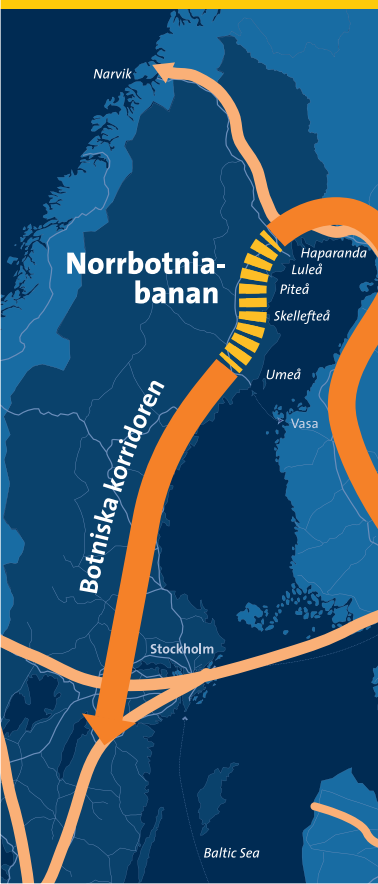


Aktuellt läge angående bygget av Norrbotniabanan

I Trafikverkets förslag till Nationell transportplan för perioden 2018 till 2029 föreslås att en första etapp på Norrbotniabanan mellan Umeå–Skellefteå ska byggas. Förslaget gör det möjligt att färdigställa banan i närtid till 2030 som är slutåret då medlemsstaterna i EU vill att det Europeiska stornätet för järnväg ska stå klart. Till våren fattar regeringen beslut om transportplanens slutgiltiga utformning. Av de 278 remissvar som publicerats på regeringens webbsida ställer sig ett flertal direkt positiva till bygget av Norrbotniabanan. Genomgående är att man vill att byggstarten mellan Dåva och Skellefteå tidigareläggs, vilket är detsamma som Norrbotniabananens representanter önskar.



Trafikverkets planering av Norrbotniabananens exakta dragning mellan Umeå och Skellefteå pågår för fullt. Arbetet siktar på en byggstart hösten 2018 för delsträckan Umeå–Dåva, en sträcka på cirka 12 km.

Arbetet finansieras med hjälp av medel från EU samt Västerbottens och Norrbottens regionala transportplaner. Detta blev möjligt sedan den svenska regeringen gett sitt stöd till Norrbotniabanan ABs EU-ansökan, i vilken Trafikverket medverkar som partner. Planeringen påbörjades 2015 och ska vara klar 2019/2020.

EU

Över 90 procent av EUs järnmalm bryts i Norrbotten till ett värde av 25 miljarder kronor. Denna malm vidareförädlas i Sverige till ett värde av 550 miljarder kronor. Vidareförädlingen fortsätter sedan ute i Europa till ett värde av ytterligare 550 miljarder kronor.

Infrastrukturen är sedan länge eftersatt i området och EU har pekat ut den avsaknade järnvägen mellan Umeå och Luleå som en betydande flaskhals i det Europeiska stornätet för järnväg. Därför är det idag möjligt att söka medfinansiering från EU med upp till 50 % för planeringen och upp till 30 % för bygget för den aktuella sträckan.



REGION
VÄSTERBOTTEN



REGION
NORRBOTTEN



NORRBOTNIABANAN

www.norrbotniabanan.se



Den mest tätbefolkade regionen* utanför storstäderna. Inv/km²

Stockholms län	304
Skåne	110
Umeå–Luleå	65
Västra Götaland	65

* Två mil bred kustremsa Umeå–Luleå. Källa: Trivector 2017.

Basindustrin i norr har tydligt markerat att fortsatt kapacitetsökning och skapande av en modern kustjärnväg, **Norrbotniabanan**, är nödvändig för utvecklingen av en storskalig och klimatvänligare basindustri i norra Norge, norra Sverige och norra Finland.



Nationellt

Norrbotniabanan utgör en central del av det svenska transportsystemet i den nordliga entrén och knyter ihop Sverige med såväl Europa som med Finland och Ryssland.

Norrbotniabanan underlättar och expanderar kapaciteten för gods-transporter genom att skapa en dubbelspårsfunktion tillsammans med stambanan genom övre Norrland, något som efterfrågats länge av basindustrin och näringslivet i stort. Det blir nu möjligt att leda om trafiken till annat elektrifierat spår i händelse av trafikstörningar samtidigt som volymerna kan öka och det blir möjligt för fler företag att transportera gods på järnvägen, inte minst för att säkra vidareförädling i södra Sverige.

Men banan behövs också för att klara kompetensförsörjningen i norr. Den skapar en attraktiv arbetsmarknads- och näringslivsregion med möjligheter till större kompetensutbyten med den svenska bas- och förädlingsindustrin.

Möjligheten till specialisering och avknopningsmöjligheter för tjänsteföretag och innovativa kluster inom bland annat IT, skog, stål samt kulturella och kreativa näringar ökar.

Regionalt

Idag finns inte ett enda spår längs kusten mellan Umeå och Luleå trots att över 60 % av länens befolkningar bor längs den tänkta bansträckningen. Banan förkortar avstånden mellan orterna längs kusten och skapar en stor arbetsmarknadsregion samtidigt som det antligen blir lättare att välja var man vill bo och arbeta. I samband med bygget av Norrbotniabanan planeras 47 000 nya bostäder längs stråket fram till 2035.



REGION
VÄSTERBOTTEN



REGION
NORRBOTTEN



NORRBOTNIABANAN

www.norrbotniabanan.se