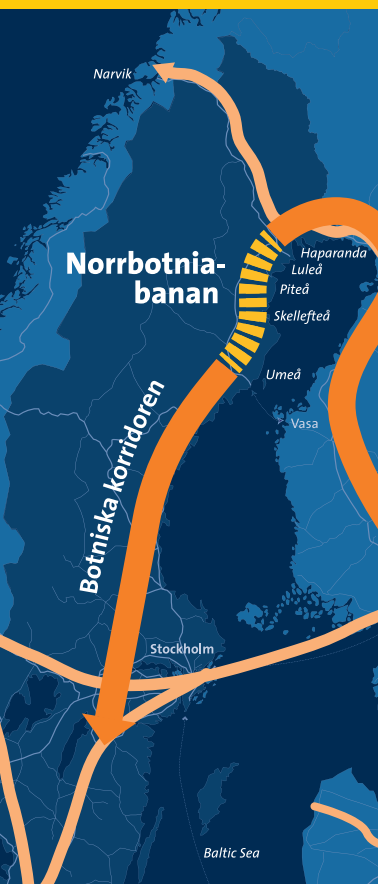


Aktuellt läge angående bygget av Norrbotniabanan

Regeringen har fattat ett slutgiltigt beslut om den nationella transportplanen för de kommande tio åren. Det innebär att den första etappen av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå byggs i ett svep. I regeringens förslag föreslås att sträckan mellan Umeå och Dåva ska påbörjas 2018. Därefter fortsätter bygget från Dåva norrut mot Skellefteå så fort som det är möjligt.



Trafikverkets planering av Norrbotniabanan 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.

Nyligen har den svenska regeringen begärt att en av EUs nio mest strategiska transportkorridorer, som går från Medelhavet till Skandinavien, ska förlängas från Stockholm hela vägen till Haparanda och Narvik. Det innebär med stor säkerhet en fortsatt medfinansiering till järnvägsbyggen i Sverige.





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

Produktion av gods är koncentrerad till norra Sverige, västra Götaland och längs Norrlandskusten. Samtidigt är basindustrierna i norr centrala i arbetet för att minska koldioxidutsläppen.

Utvecklingen av en storskalig och miljövänlig basindustri är beroende av en fortsatt utbyggnad av järnvägskapacitet. Därför har företagen LKAB, SSAB, Boliden och Svea skog i en skrivelse, till Regeringen och Trafikverket, tryckt extra mycket på att det är angeläget med en fortsatt utbyggnad av järnvägskapaciteten i norr med en modern kustjärnväg och på lite längre sikt, en nordlig öst/västlig järnvägsförbindelse.

Norrbotniabanan underlättar och expanderar kapaciteten för godstransporter genom att skapa en dubbelspårfunktion 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.

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.