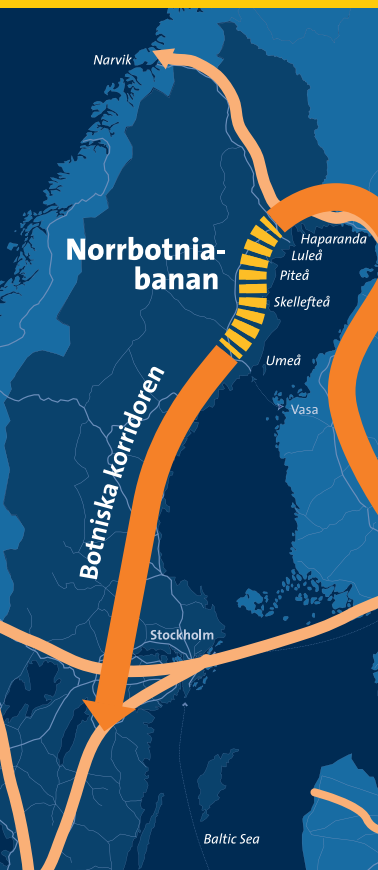


Aktuellt läge angående bygget av Norrbotniabanan

20180914

Regeringen fattade beslut om den nya Nationella Transportplanen i juni 2018. I denna fanns byggstarten av Norrbotniabanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå med. Det första spadtaget för den första delsträckan mellan Umeå och Dåva, på cirka 12 km, togs den 23 augusti av statsminister Stefan Löven och Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon. Trafikverkets planering av Norrbotniabanans exakta dragning mellan Umeå och Skellefteå finansieras med hjälp av medel från EU samt Västerbottens och Norrbottens regionala transportplaner. Planeringen av sträckan Umeå–Skellefteå påbörjades 2015 och ska vara klar 2020.



Regionalt

Trots att över 60 % av länens befolkning bor längs kusten mellan Umeå och Luleå finns här idag inte ett enda järnvägsspår mellan städerna. Kustremsan mellan Umeå och Luleå är den tredje mest tätbefolkade regionen utanför storstäderna.

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.

Banan halverar restiderna mellan orterna längs kusten och skapar en stor arbetsmarknadsregion. Det blir samtidigt 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



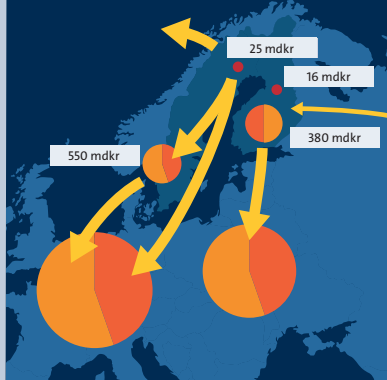
REGION
NORRBOTTEN



NORRBOTNIABANAN

www.norrbotniabanan.se

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.



Begärd förlängning av Skanmed-korridoren.



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 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.

EU

Infrastrukturen är sedan länge eftersatt i området och EU har pekat ut den avsknade 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.