



# NORRBOTNIABANAN

2016-09-27

## Pressmeddelande

### Stockholm behöver Norrbottenregionen

**Med högt tonläge i SvD anklagar Kristoffer Tamsons, trafiklandstingsråd Stockholm, Norrbottenregionen för att vara en krigsförklaring mot Stockholmsregionen. Ett lugnande besked är att Stockholm behöver Norrbottenregionen för sin fortsatta expansion.**

**– När Norrbottenregionen byggs säkrar vi svensk konkurrenskraft, kompetensförsörjningen för näringslivet i norr och råvarutransporterna söderut för vidareförädling, säger Lorens Burman ordförande för Norrbottenregiongruppen. Med mer kapacitet på järnvägen i norr kan tillväxten och intäkterna till statskassan öka och därmed möjligheterna till en utbyggd infrastruktur i Stockholm, fortsätter Burman.**

Det finns en viss förståelse för Tamsons frustration rörande finansiering för den ansträngda infrastrukturen i Stockholm, säger Burman. Det är nog något som många regioner i Sverige kan instämma med gällande deras egen infrastruktur.

– Ett exempel på detta är att när den senaste nationella transportplanen presenterades 2014 fick de fyra nordligaste länen, tillsammans, i runda slängar 3,4 % av de namngivna objekten i planen trots att landarealen motsvarar 54,9 % av Sveriges yta, säger Burman.

Men det är inte i rättvisesynne som Norrbottenregionen behöver byggas utan för att säkra konkurrenskraften, öka kapaciteten på järnvägen och säkra kompetensförsörjningen för näringslivet i norr. Idag finns inte mer plats på järnvägen mellan Luleå och Umeå för det tunga godset som ska söderut för vidareförädling. Inte heller finns möjlighet till omlodning till annat spår vid exempelvis trafikstörningar då det bara finns ett elektrifierat enkelspår mellan Luleå och Umeå. Det är för lite kapacitet och skapar stor driftosäkerhet med endast ett elektrifierat enkelspår, inte minst för industrin.

– För att ge ett exempel på råvarornas betydelse för Sverige har malmens brytningsvärde från norr ett värde av 25 miljarder, säger Andreas Löwenhök oppositionsråd i Skellefteå (M). Detta vidareförädlas till 550 miljarder söderut i Sverige och ytterligare lika mycket ute i Europa. Det innebär viktiga arbetstillfällen och med Norrbottenregionen får vi en starkt konkurrenskraft, ökad kapacitet på järnväg och därmed en tillväxt med nya intäkter till statskassan. Detta möjliggör i sin tur en fortsatt utbyggnad av infrastrukturen i Stockholm eller på andra platser i Sverige, säger Löwenhök.

– Vi ser att Sverige hänger ihop, säger Löwenhök och fortsätter, lika mycket som norra Sverige behöver Stockholm behöver Stockholm norra Sverige.



# NORRBOTNIABANAN

## **Kontaktpersoner**

Lorens Burman, Ordförande i Norrbottenregionen, 070-2430700  
Andreas Löwenhök, Oppositionsråd (M) i Skellefteå, 070-3075345

## **Bakgrundsfakta**

### **Norrbottenregionen**

Norrbottenregionen är en partipolitiskt obunden intressegrupp som verkar för Norrbottenregionens förverkligande. Norrbottenregionens arbete finansieras av kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda, landstinget och länsstyrelsen i Norrbotten, Landstinget i Västerbotten, Region Västerbotten samt näringslivet – Boliden Mineral AB, Smurfit Kappa, SSAB EMEA AB, SCA Munksund, Norrbottens Byggmästare förening och BILLERUDKORSNÄS.

Norrbottenregionen arbetar med information, opinionsbildning och lobbying i syfte att förankra projektet hos beslutsfattande aktörer. Norrbottenregionen AB och Norrbottenregionen har ett fortlöpande samarbete.

## **Norrbottenregionen AB**

2008 bildade Landstinget i Norrbotten och Region Västerbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda ett gemensamt bolag, Norrbottenregionen AB, för att:  
- ge det fortsatta arbetet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform  
– tydligt markera allvaret i regionens egen ambition och engagemang för att genomföra projektet

## **Norrbottenregionen – den sista länken i den Botniska korridoren**

Norrbottenregionen är en 27 mil lång planerad järnväg mellan Umeå och Luleå som ansluter till Botniskan, Malmbanan, Stambanan, Haparandabanan och det finska järnvägsnätet. Den nya kustjärnvägen binder ihop Sverige med Finland och nordvästra Ryssland, med sina enorma råvarutillgångar.

2013 beslöt EU att Botniska korridoren, inklusive Norrbottenregionen, skall ingå i det strategiska Europeiska stamnätet för järnväg, Core network. Det innebär att EU kan medfinansiera projektet med upp till 30 % av byggkostnaden och upp till 50 % för planeringsarbetet.

2015 Ansökte Norrbottenregionen AB med Trafikverket som partner medfinansiering från EU. Via de regionala transportplanerna kunde regionerna bidra med 100 miljoner och EU resterande 100 miljoner. Ansökan beviljades samma år. Finansieringen, totalt 200 miljoner, räcker till planeringen mellan Umeå och Skellefteå samt bygghandling för sträckan Umeå Dåva. Den svenska regeringen har aviserat en byggstart 2018, dvs. under pågående mandatperiod.

Banan kommer att innebära att tyngre och längre tåg kan användas på en kortare och snabbare bana som ger driftsäkerhet i kombination med stambanan genom övre Norrland.

Mer än hälften av Norrbottenregionens nytta kommer från effektivare godstransporter för befintliga företag. Norra Sverige har många och tunga industrier som står för en stor del av landets nettoexportvärde, både direkt och indirekt via vidareförädling i mellersta och södra Sverige.

För persontrafiken kommer Norrbottenregionen att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Det ger bättre rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor.



NORRBOTNIABANAN