



NORRBOTNIABANAN

2016-10-11

Pressmeddelande

Allt talar för Norrbotniabanan

Regeringen föreslår i infrastrukturpropositionen att de ekonomiska ramarna för nästa planperioden ska öka kraftigt för att bygga Sverige starkt och hållbart för framtiden. Bland annat krävs nyinvesteringar för att Sverige ska vara fortsatt konkurrenskraftigt, minska godstrafiken på våra vägar, arbetspendling ska fungera och för att "hela landet ska leva".

– Allt talar för Norrbotniabanan och den Botniska korridoren, säger Lorents Burman ordförande i Norrbotniabanegruppen. Norrbotniabanan är ett strategiskt viktigt projekt för regionen, Sverige och EU. Än en gång är banan på väg in i den nationella transportplanen, vilket visar på behovet av banan och nödvändigheten att projektet genomförs i sin helhet, säger Lorents Burman.

Norrbotniabanan är en helt ny järnväg mellan Umeå och Luleå, 27 mil lång. Banan är strategiskt viktig för att knyta ihop norra Sveriges kustnära städer och samtidigt tillsammans med Stambanan genom övre Norrland ge den dubbelspårsfunktion som idag saknas på sträckan. Stambanan genom övre Norrland byggdes för över 100 år sedan med lägre standard än övriga järnvägar för att hålla nere kostnaderna. Detta gör att banan än idag har kraftiga lutningar och snäva kurvor, vilket begränsar vikten och hastigheten för tågen. Enkelspåret gör att trafiken periodvis är helt enkelriktad och blockerad av tunga tågtransporter, exempelvis stålpendeln, som måste passera rakt igenom utan att stanna då de kraftiga lutningarna annars skulle göra det mycket svårt att starta det tunga tåget.

– Den största osäkerheten systemet orsakar idag, säger Lorents Burman, är att det inte finns någon omledningsmöjlighet till annat spår då det endast finns ett elektrifierat enkelspår. Vid rälsbrott står trafiken helt stilla och orsakar stora kostnader för näringslivet, men värst är osäkerheten om systemets tillförlitlighet, säger Burman. Idag är kapacitetsbristen ett stort problem då det endast finns ett fåtal tåglägen kvar, dvs. då ett tåg kan passera rakt igenom utan att behöva stanna längs sträckan. Nu kan planeringsarbetet fortsätta och diskussionerna om finansieringen, kan äntligen ta vid, avslutar Burman.

– Regeringens besked, både i höstbudgeten och infrastrukturpropositionen, är mycket glädjande och gör att planeringen kan förtgå med sikte på byggstart och ett totalt genomförande av Norrbotniabanan, säger Gusten Granström VD på Norrbotniabanan AB. Att Norrbotniabanan ingår i EUs Europeiska stomnätet för järnväg gör att projektet kan få upp till 50 % av kostnaderna för planering, vilket sker just nu mellan Umeå och Skellefteå, säger Granström. För själva bygget kan projektet få medfinansiering upp till 30 % från EU. Nu gäller det att hålla



NORRBOTNIABANAN

tempot och söka EU-medel så långt som det är möjligt, säger Granström.

En som särskilt gläds åt regeringens besked är kommunalrådet Peter Roslund, vice ordförande i Norrbottenregiongruppen.

– Regeringens besked är väldigt roligt, säger Peter Roslund. Det har gått mer än 15 år sedan vi bildade Norrbottenregiongruppen med representanter från det offentliga och näringslivet längs hela Norrbottenregionens sträcka och upp till Haparanda, säger Roslund. Det kan låta som många år, men faktum är att så här stora infrastrukturinvesteringar tar tid, säger Roslund och fortsätter, titta bara på Ostlänken som jobbade i 23 år innan de fick besked om bygget. Visserligen fanns Norrbottenregionen med i den nationella planen 2004 med tre miljarder för en första etapputbyggnad, men 2007 gjordes en revidering av den nationella transportplanen och ej påbörjade byggprojekt lyftes ur. Tack vare en massiv insats från regionen kunde planeringsarbetet ändå fortgå och under 2011 var samtliga järnvägsutredningar klara. Nu är vi på väg tillbaka till den nationella transportplanen och där hoppas vi att Norrbottenregionen blir kvar tills den står färdig att tas i bruk, fortsätter Roslund. Viktig är att planeringsarbetet norrut till Luleå startar snarast då de utpekade järnvägskorridorerna, som ofta är flera hundra meter breda, ligger och blockerar för näringslivsexpansion och bostadsutveckling. Regeringens infrastrukturproposition är ännu ett steg i rätt riktning, avslutar Roslund.

Kontaktpersoner

Lorens Burman, Ordförande i Norrbottenregiongruppen, mobil 070-243 07 00
Peter Roslund, vice Ordförande i Norrbottenregiongruppen, mobil 070-577 10 68
Gusten Granström, VD Norrbottenregion AB, 070-665 57 85

Bilder på de tre finns att hämta på MyNewsdesk. Sök på Norrbottenregion

Bakgrundsfakta

Norrbottenregiongruppen

Norrbottenregiongruppen är en partipolitiskt obunden intressegrupp som verkar för Norrbottenregionens förverkligande. Norrbottenregiongruppens 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.

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

Norrbottenregion AB

2008 bildade Landstinget i Norrbotten och Region Västerbotten samt kommunerna Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå, Luleå, Boden, Kalix och Haparanda ett gemensamt bolag, Norrbottenregion AB, för att - ge det fortsatta arbetet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform



NORRBOTNIABANAN

– tydligt markera allvaret i regionens egen ambition och engagemang för att genomföra projektet

Norrbotniabanan – den sista länken i den Botniska korridoren

Norrbotniabanan är en 27 mil lång planerad järnväg mellan Umeå och Luleå som ansluter till Botniabanan, 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 Norrbotniabanan, skall ingå i det strategiska Europeiska stornätet 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 Norrbotniabanan 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 Norrbotniabanans nyttor 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 Norrbotniabanan att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Det ger bättre rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor.



REGION
VÄSTERBOTTEN



Länsstyrelsen
Norrbottnen



NORRBOTTENS
LÄNS LANDSTING