

NORRBOTNIABANAN REGIONALT

Ger en tillväxtregion med större valfrihet

Norrbotniabanans 27 mil långa sträckning mellan Umeå och Luleå kommer att ge såväl företag som individer i regionen helt nya möjligheter.

När ingen stad befinner sig längre bort än 45 minuter från något av universiteten i Umeå och Luleå kommer företagens kompetensförsörjning att underlättas

När restiden mellan Umeå och Luleå halveras, öppnas helt nya möjligheter för människor när det gäller allt från karriärval och bostadsort till att uppleva och utöva kultur på andra orter.

Tack vare Norrbotniabanan kommer de personer som bor i och omkring Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå att tillhöra en och samma arbetsmarknadsregion i stort. Att bo och arbeta på olika orter kommer inte längre att vara ett problem.

I Norrbotten och Västerbotten finns en tredjedel av Sveriges skogsareal. Norrbotniabanan blir därför enormt viktig för näringslivet och tillväxten i regionen, eftersom Sverige är en av världens största exportörer sammantaget av pappersmassa, papper och sågade trävaror.

Norrbotniabanan kommer även att ge små och medelstora företag i norra Sverige ytterligare möjligheter att växa och utvecklas även internationellt. Banan knyter nämligen ihop norra Sverige med det europeiska järnvägsnätet samtidigt som vi får större tillgång till Finland och Ryssland – två expansiva marknader som gör samma resa som Sverige mot ett mer mångfacetterat näringsliv.



Följ oss gärna



På norrbotniabanan.se samt där andra poddar finns hittar du vår podd "En bana tre spår".

Den mest tätbefolkade regionen utanför storstadslänen Inv/km²

Stockholms län

304

Skåne län

110

Umeå–Luleå*

65

Västra Götalands län

65

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



När kan jag åka med Norrbottenbanan?

Årtal för Norrbottenbanans trafikstart är nog den vanligaste frågan vi får, och det är även den som är svårast att besvara. Tidplanen för stora infrastrukturprojekt påverkas av en hel del faktorer.

Men vi är många som arbetar med Norrbottenbanans intensifiering, med siktet på en trafikstart i närtid 2030 från Luleå i norr till Umeå i söder! **Håll dig uppdaterad om aktuellt läge på norrbotniabanan.se**

Allt för dig med hjärta för Norrbottenbanan

På norrbotniabanan.se/info samlar vi material som du kan använda dig av när du berättar om den största infrastruktuursatsningen i norra Sverige på över 100 år.



Norrbottenbanestråket är den mest tätbefolkade regionen efter storstadslänen

Norrbottenbanestråket (i en två mil bred kustremsa mellan Umeå och Luleå) är lika tätbefolkat som Västra Götaland per kvadratkilometer. Faktiskt på delad tredjeplats efter Skåne- och Stockholms län. **Och här finns idag inte ett enda spår som binder ihop städerna.**



Näringslivet i Norrbotten och Västerbotten investerar över 700 miljarder kronor

Näringslivet i Norrbotten och Västerbotten investerar över 700 mdkr till år 2035. Här kommer Norrbottenbanan att ha stor betydelse för att säkra konkurrenskraften och klara av kompetensförsörjningen längs hela norra Norrlandskusten.



Spårbunden trafik ger minimala koldioxidutsläpp

Norrbottenbanan minskar koldioxidutsläppen med 80 000 ton per år när transporter kan flyttas från väg till järnväg. Och öppnar samtidigt upp basindustrins möjligheter i deras fortsatta arbete för en än mer hållbar produktion.



Bygget av Norrbottenbanan är igång!
Följ det gärna i Trafikverkets byggdagbok, trafikverket.se/norrbotniabanan

NORRBOTNIABANAN NATIONELLT

En förutsättning för svensk tillväxt
och ett fossilfritt Sverige 2045

Sverige är en av världens största exportörer sammantaget av massa, papper och sågade trävaror. Även malmen har stor betydelse för Sveriges ekonomi.

*Malmen och metallen från
gruvorna förädlas till ett värde
av 550 miljarder kronor i Sverige
och tio gånger mer ute i Europa*

Norra Sveriges rika råvarutillgångar är med andra ord avgörande för Sveriges välbefinnande och tillväxt. Norrbotniabanan kommer att bidra till att vi både kan behålla och öka konkurrenskraften i såväl norra Sverige som övriga landet.

Norrbotniabanan kommer att avlasta den överbokade och underdimensionerade stambanan. Det ger en kraftigt ökad godskapacitet samtidigt som transportkostnaderna minskar med 30 procent.

Sverige har ambitionen att vara ett fossilfritt land redan år 2045. Norrbotniabanan minskar koldioxidutsläppen med 80 000 ton per år, men har också stor betydelse för att basindustrin ska kunna fortsätta sitt arbete för en än mer hållbar produktion. Basindustrin är centrala aktörer i arbetet med att minska koldioxidutsläppen.

Lika viktig som basindustrin och klimatet är människan. Med Norrbotniabanan öppnas helt nya möjligheter för turist- och besöksnäringen och för människor som snabbt och smidigt och utan att belasta klimatet vill resa norr- eller söderut.



Följ oss gärna

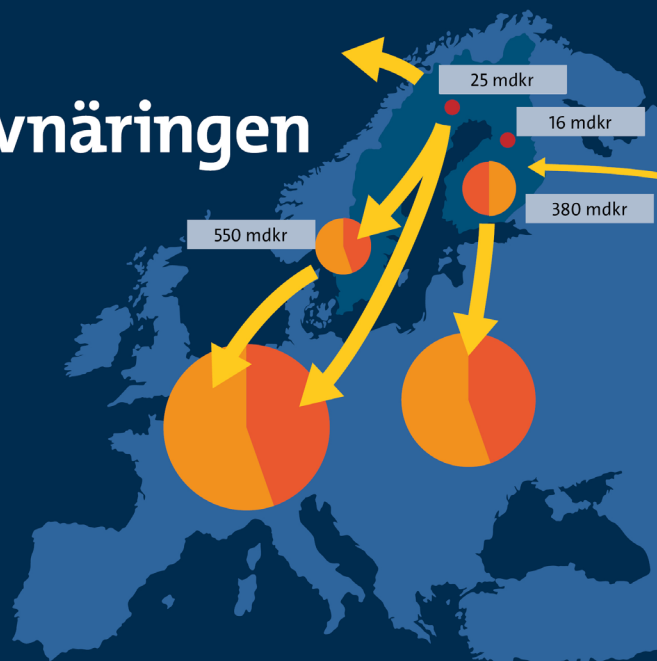


På norrbotniabanan.se samt där andra poddar finns hittar du vår podd "En bana tre spår".

Förädlingsvärde i gruvnäringen

- Utvinning och gruvbrytning.
- Tillverkning av metaller och metallvaror.
- Tillverkning av maskiner och utrustning.
- ➔ Förädlingssteg, produktionsvärde.

Källa: ÅF 2010.



Viktiga argument för att bygga Norrbotten-banan i sin helhet

Stor samhällsnytta

När Norrbotten-banan är färdigbyggd från Umeå till Luleå kommer den att leverera samhällsnytta i hög nationell klass. Det här är en satsning som står sig bra i jämförelse med andra lika stora infrastrukturprojekt.

Ökad robusthet

Över hälften av den tunga godstrafiken kommer från norra Sverige. Men utan Norrbotten-banan finns ingen möjlighet till omledning från stambanan till ett annat elektrifierat spår i händelse av trafikstörningar. Initialt kommer Norrbotten-banan dessutom att lätta på trycket söderut genom att tågen norrifrån kan packas något tyngre.

Trimmar en svensk tillväxtmotor

Näringslivet i Norrbotten och Västerbotten investerar över 700 miljarder kronor fram till år 2035. Här kommer Norrbotten-banan att ha stor betydelse, inte minst för att klara av kompetensförsörjningen längs hela norra Norrlandskusten.



Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige

Malm och metall från norra Sverige förädlas till ett värde av 550 miljarder kronor i Sverige och tio gånger mer ute i Europa. Det betyder att regionala, nationella och internationella står på spel om godstransporterna till och från norra Sverige inte håller måttet.



Norrbotten-banan lättnar på trycket söderut

Merparten av den tunga godstrafiken kommer från norra Sverige. Men utan Norrbotten-banan så finns ingen möjlighet att leda om trafiken till annat elektrifierat spår i händelse av trafikstörningar. Initialt kommer Norrbotten-banan dessutom att lätta på trycket söderut genom att tågen norrifrån kan packas något tyngre.



Med Norrbotten-banan kommer vi närmare klimatmålet

Norrbotten-banan är en viktig delsträcka i det av EU prioriterade Europeiska stamnätet som ska stå klart 2030. Och med Norrbotten-banan kommer vi närmare målet att minska koldioxidutsläppen med 70 procent i norra Sverige.



Bygget av Norrbotten-banan är igång!
Följ det gärna i Trafikverkets byggdagbok,
trafikverket.se/norrbotten-banan

NORRBOTNIABANAN EUROPA

Utvecklar handelsvägar mellan
norra Sverige och Europa

Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten. De svenska råvarorna, malmen och skogen, är nämligen enormt viktiga även för Europa och skapar arbetstillfällen i de europeiska industriföretag som köper stora delar av den svenska produktionen.

Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige till Europa - med Norrbotniabanan kommer vi att kunna frakta fler

Med Norrbotniabanan kan vi öka vår transportkapacitet till Europa på ett klimatsmart och effektivt sätt.

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 stomnätet för järnväg.

När banan står klar kommer den dessutom att förbinda södra Europa med det europeiska Arktis, ett viktigt forsknings- och utvecklingsområde som ses som en strategisk och viktig samarbetsregion av EU.

*Viktig länk i stomnätskorridoren
Skandinavien–Medelhavet*

Norrbotniabanan och hela den Botniska korridoren är inkluderade i stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet (ScanMed). Tidigare slutade korridoren i Stockholm, men förlängdes norrut 2021 till Kiruna–Narvik och Haparanda–Uleåborg.

Förlängningen innebär en fortsatt möjlighet till medfinansiering från EU i järnvägsbyggen i Sverige.



Följ oss gärna



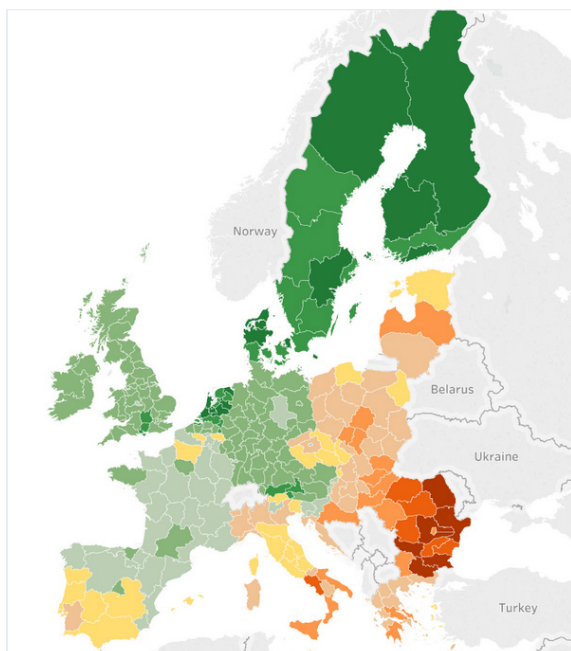
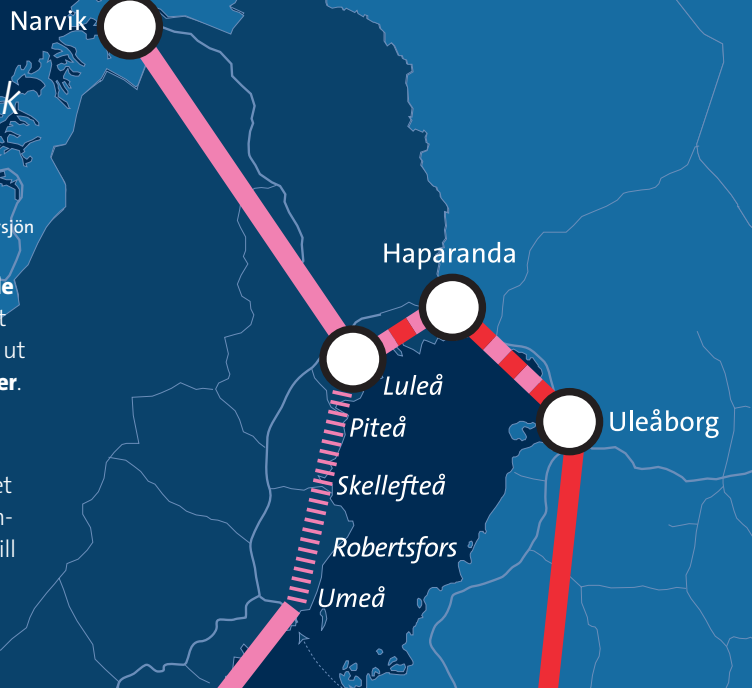
På norrbotniabanan.se samt där andra poddar finns hittar du vår podd "En bana tre spår".

Norrbotten - en viktig länk i två av EUs stomnätsskorridorer

Skandinavien–Medelhavet (ScanMed) Nordsjön–Östersjön

I EU finns tre nivåer av transportnät. Först det **övergripande nätet** som inkluderar alla transportvägar. Därefter finns ett **stomnät** med transportlederna, och till sist har man pekat ut nio viktiga transportstråk som kallas för **stomnätsskorridorer**. Skandinavien–Medelhavet, där Norrbotten ingår, är den allra längsta.

Nordsjön–Östersjön förlängdes norrut till Luleå 2021 - vilket medför att Luleå, med sin stomnätshamn, ligger i två stomnätsskorridorer. Förlängningen innebär ökade möjligheter till medfinansiering från EU för järnvägsbyggen i Sverige.



Dessutom är norra Sverige är rankat som Europas bästa plats att leva på

EU Social Progress Index (EU-SPI) är framtaget som ett verktyg för att uppskatta livsvillkoren och förutsättningarna för invånare inom EU utifrån tre övergripande kategorier:

Grundläggande mänskliga behov
Förutsättningar för välmående
Möjligheter



90 procent av all järnmalm som produceras i EU kommer från norra Sverige

Malm och metall från norra Sverige förädlas till ett värde av 550 miljarder kronor i Sverige och tio gånger mer ute i Europa. Det betyder att regionala, nationella och internationella står på spel om godstransporterna till och från norra Sverige inte håller måttet.



Samfinansierat av EU

Planeringen av Norrbottenbanan mellan Umeå och Skellefteå påbörjades 2015 och förväntas vara klar 2021/2022. Den finansieras med hjälp av medel från Europeiska Regionen samt via Västerbottens och Norrbottens regionala transportplaner.



Norrbottenbanan är en förutsättning för att Sverige ska bli fossilfritt till 2045

Norrbottenbanan sänker koldioxidutsläppen med 80 000 ton per år, när transporter kan flyttas från väg till järnväg, och bidrar starkt till Sveriges mål om fossilfrihet till 2045.



Bygget av Norrbottenbanan är igång!
Följ det gärna i Trafikverkets byggdagbok, trafikverket.se/norrbottenbanan