

NORRBOTNIABANAN

Ur ett regionalt, nationellt och europeiskt perspektiv

Aktuellt läge

- Norrbotniabanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå finns med i den **Nationella Transportplanen** gällande åren 2018–2029.
- **Planeringen** mellan Däva och Skellefteå **pågår för fullt** och förväntas vara klar 2021/22. Följ planeringsarbetet på trafikverket.se/norrbotniabanan
- **Bygget av Norrbotniabanan är igång!** Följ det gärna i Trafikverkets byggdagbok, trafikverket.se/norrbotniabanan
- 2021 inkluderades **Norrbotniabanan** och hela den Botniska korridoren i **stomnätsskorridoren Skandinavien-Medelhavet**, även kallad ScanMed.



Allt för dig med hjärta för Norrbotniabanan

På norrbotniabanan.se/info samlar vi informationsblad, bilder och kartor som du kan använda dig av när du ska berätta om den största infrastruktursatsningen i norra Sverige på över 100 år.

REGIONALT

Norrlands kustland är tätbefolkat

Trots att över 60 procent 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 mest tätbefolkade regionen utanför storstadslänen.

Den mest tätbefolkade regionen* utanför storstadslänen

Stockholms län	304 Inv/km ²
Skåne län	110 Inv/km ²
Umeå–Luleå	65 Inv/km ²
Västra Götaland	65 Inv/km ²

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



NORRBOTNIABANAN

www.norrbotniabanan.se

NATIONELLT

Utvecklingen av basindustrin kräver ny järnvägskapacitet

Därför har LKAB, SSAB, Boliden och Sveaskog i en skrivelse till regeringen och Trafikverket tryckt extra på angelägenheten av en fortsatt utbyggnad av järnvägskapaciteten i norr.

Behovet är tydligt – en modern kustjärnväg och på lite längre sikt, en nordlig väst/östlig järnvägsförbindelse.

Norrbottenbanan underlättar och expanderar kapaciteten för godstransporter genom att skapa en dubbelspårsfunktion tillsammans med stambanan genom övre Norrland.

Det har länge efterfrågats både av basindustrin och näringslivet i stort. Det skapar möjligheter att leda om trafiken till annat elektrifierat spår vid trafikstörningar samtidigt som volymerna kan öka och det blir möjligt för fler företag att transportera gods på järnvägen, inte minst för att säkra vidareförädlingen i södra Sverige.

Viktig för att klara kompetensförsörjningen

Norrbottenbanan skapar även en attraktiv arbetsmarknads- och näringslivsregion med möjligheter till större kompetensutbyten både inom och mellan branscher.

På Botniabanan har nya arbetsmarknadsregioner skapats med stigande passagerarflöden

(Kramfors – Västeråsby – Örnsköldsvik – Umeå)



NATIONELLT

Viktiga argument för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet

Stor samhällsnytta

När Norrbottenbanan 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

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

Trimmar en svensk tillväxtmotor

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

*Tillväxt och konkurrenskraft
Minskad klimatpåverkan
Regional sammanhållning*



EUROPA

Utvecklar handelsvägar mellan norra Sverige och Europa

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.

Viktig länk i stornätsskorridoren ScanMed

Norrbotniabanan och hela den Botniska korridoren är inkluderade i stornätsskorridoren 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.

Visste du att?



Med Norrbotniabanan kommer vi närmare klimatmålet

Norra Sverige har samma utmaningar som de södra landsdelarna när det gäller att sänka koldioxidutsläppen med 70 % fram till 2030. Men det är viktigt att komma ihåg att vi med Norrbotniabanan kommer mycket närmare målet. Utan den är vi inte ens i närheten.



Varje dag fraktas stål motsvarande ett Eiffeltorn från norra Sverige

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



Norrbotniabanan lättar på trycket söderut

Över hälften av den tunga godstrafiken kommer från norra Sverige. Initialt kommer Norrbotniabanan att lätta på trycket söderut genom att tågen norrifrån kan packas något tyngre än vad de gör idag.

Vill du veta mer?



Lyssna gärna på vår podd "En bana - tre spår": En podd om Norrbotniabanan utifrån, tillväxt, hållbarhet och människa. Lokföraren medverkar i varje avsnitt (spelad av Olof Wretling) Du hittar podden på norrbotniabanan.se samt där andra poddar finns. Du kan även följa oss i våra kanaler.



Bygget av Norrbotniabanan är igång!

Följ det gärna i Trafikverkets byggdagbok, trafikverket.se/norrbotniabanan



NORRBOTNIABANAN

www.norrbotniabanan.se