

OM NORRBOTNIABANAN

Aktuellt läge

Norrbotniabanans första etapp mellan Umeå och Skellefteå finns med i den Nationella Transportplanen gällande åren 2018–2029. I regeringsöverenskommelsen från januari 2019 står att planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras.

Det första spadtaget för den första delsträckan mellan Umeå och Dåva, på cirka 12 km, togs i augusti 2018 av statsminister Stefan Löfven 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 påbörjades 2015 och förväntas vara klar 2021.



Allt för dig med hjärta för Norrbotniabanan

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

REGIONALT

Norrlands kustland är tätbefolkat

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 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.



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. Den svenska regeringen begärde 2018 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.

NATIONELLT

Utvecklingen av en storskalig och miljövänlig basindustri är beroende av en fortsatt utbyggnad av järnvägskapaciteten.

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.

Norrbottenbanan 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 vidareförädlingen 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.



Närmare klimatmålet

Med Norrbottenbanan kommer vi närmare klimatmålet att minska koldioxidutsläppen i Sverige med 70 procent till 2030.



Vill du veta mer?

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

Du kan även följa oss i våra kanaler.

