

# Norrbotniabanan

## – PULSÅDER FÖR GODS



**Utan konkurrens i klassen** – Norrbotniabanan är den svenska järnvägsinvestering som har tydligast godsriktning. Stål, papper, mineraler, skogsprodukter och andra tunga godsvaruslag är omöjligt eller oekonomiskt att frakta på annat sätt. Stambanan är fullbokad på de tider som godskunderna efterfrågar <sup>1</sup>. Effektivare godstrafik möjliggör dessutom ökad produktion och vidgade marknadsområden för svensk industri.

**Samhällsekonomiskt lönsam** – Norrbotniabanan är den lönsammaste stora järnvägsinvesteringen i Sverige. Norrbotniabanan ger tillbaka upp till 1,45 <sup>2</sup> på satsad krona enligt Banverkets samhällsekonomiska kalkyl. Att skjuta upp lönsamma investeringar är också att skjuta upp intäkterna för staten.

**Mindre koldioxid** – Norrbotniabanan är bra för miljön. Transporter och resor med fossilt bränsle är inte långsiktigt hållbart, med det klimathot vi har att tackla. Banverket har räknat ut att Norrbotniabanan medför en minskning av koldioxidutsläppen med 100 000 ton per år <sup>2</sup>.



**Norra Norrland lönar sig** – Industrin och industrinära tjänster står för drygt 27 procent av Sveriges BNP och för 80 procent av exporten <sup>3</sup>. I Norrbotten och Västerbotten finns investeringsbeslut på 38 miljarder kronor i malm- och mineralindustrin. Norra Sveriges industri går bra och står för en stor del av landets nettoexportvärde <sup>4</sup>. Kostnadseffektiv infrastruktur behåller och ökar konkurrenskraften. Det får hela landet nytta av. Många företag i mellersta och södra Sverige och övriga EU använder råvaror och insatsvaror från Norrbotten och Västerbotten.



**30 procent lägre transportkostnad** – Stambanan i norra Sverige har brantare backar och tvärare kurvor vilket gör att tågen inte kan lastas lika tungt som i övriga landet. Norrbotniabanan ger bättre transportekonomi eftersom varje lok kan dra tyngre. Banverket skriver: "På dagens bana finns vissa lutningar på 17 meter/kilometer. Norrbotniabanan ska inte ha mer än högst 10 meter/kilometer. Det innebär att ett lok på Norrbotniabanan kan dra hela 1600 ton mot dagens 1000 ton på stambanan." <sup>5</sup>

## I centrum av Barents

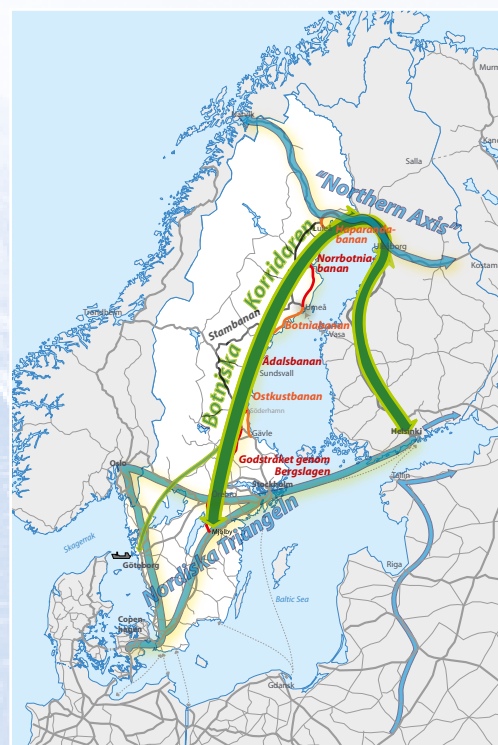
– Norrbotniabanan binder samman Europas järnvägsnät med Norge, Finland och nordvästra Ryssland, till gagn för internationell handel. Via Botniska korridoren fraktas högvärdiga, strategiska produkter, från råvara i norr till förädling och marknad i söder. Norrbotniabanan får därmed stor nationell betydelse. Nordvästra Ryssland har enorma tillgångar i form av skog, malm och mineraler. En effektiv infrastruktur är nödvändig för att de ska kunna tas i bruk. Utan investeringen i Norrbotniabanan riskerar Sverige att bli en blindtarm vid sidan av de stora stråken när utvecklingen tar fart. <sup>6</sup>

## Halverade restider mellan kuststäderna

– Längs norra Norrlandskusten kommer varken bättre vägar eller nya bil- och bussmodeller att kunna öka tillgängligheten nämnvärt. Ny järnväg däremot halverar restiderna (!). Det är en skillnad som får mycket stor betydelse för enskilda människor och för företag med rekryteringsbehov. Norrlandskusten är det område i landet som har störst potential för regionförstoring. Städerna är relativt stora. De ligger som ett pärlband, lämpliga att knyta ihop med effektiv tågtrafik. <sup>7</sup>

## Nya perspektiv

– Norrbotniabanan är unik därför att en ovanligt stor del av lönsamheten kommer från godstrafiken. Och det handlar om befintlig produktion och kända ökningar. Det väger tungt. För att sätta kostnaden för Norrbotniabanan i ett nytt perspektiv är det bra att veta att investeringen "bara" motsvarar 13 veckors industriell produktion i de två nordligaste länen.



Satsning till nytta för hela Sverige  
Läs mer på [www.norrbotniabanan.nu](http://www.norrbotniabanan.nu)

### KRISTINA FALK

Projektledare, Norrbotniabanegruppen.....0730-59 60 10

### PETER ROSLUND,

Ordförande, Norrbotniabanegruppen..... 070-577 10 68

NORRBOTNIABANEGRUPPEN  
941 85 PITEÅ

TELEFON: 0911-69 60 10,  
FAX: 0911-199 28  
E-POST: [info@norrbotniabanan.pitea.se](mailto:info@norrbotniabanan.pitea.se)

#### 1 [www.norrbotniabanan.nu](http://www.norrbotniabanan.nu)

Rapporter: Godstrafikstudien

#### 2 [www.banverket.se/norrbotniabanan](http://www.banverket.se/norrbotniabanan)

#### 3 [www.skgs.org](http://www.skgs.org)

"7 myter om basindustrin" SKGS är ett samarbete mellan branschföreningarna Skogsindustrierna, Plast & Kemiföretagen, SveMin och Jernkontoret.

#### 4 Norrlands nettoexportvärde är 52 procent av Sveriges totala 130 miljarder kronor per år (SCB, 2007).

#### 5 [www.banverket.se/norrbotniabanan](http://www.banverket.se/norrbotniabanan)

FAQ

#### 6 [www.hhs.se](http://www.hhs.se) I studien "EU Enlargement Implications for trade, growth and investment in the Baltic sea Region" som genomförts av Stockholm Institute of Transition Economics, SITE, bedöms utbytet med Ryssland ligga under den potentiella nivå som bli landets ekonomiska utvecklingsnivå och geografiska närhet möjliggör.

#### 7 Skellefteå är Sveriges största stad utan persontågtrafik (drygt 72 000 invånare)

En investering för framtiden



EUROPEISKA  
UNIONEN  
Europeiska  
regionala  
utvecklingsfonden

*norrbotnia*  
BANAN