

## Nu fortsätter resan

Den nya banan kan minska företagens transportkostnader med upp till 30%. En sån effektivisering får inte bara genomslag i norr utan också i resten av landet eftersom mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr och har sin destination i söder. Många av dessa råvaror som transporteras från norr förädlas till några av våra mest lönsamma exportprodukter och har därför stor del i vårt lands exportinkomster.

På grund av Stambanan genom Övre Norrlands många gånger kurviga och backiga profil, kan inte godstransporterna häruppe bedrivas lika effektivt som i andra delar av landet.

En ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå ger möjlighet till både tyngre och längre tåg men hela systemet blir bättre genom att du också får möjlighet att driva trafik på två parallella spår. Stambanan genom Övre Norrland finns ju kvar och ger sk redundans i trafiken. Vissa tåg kan gå som ordinarie trafik på den "gamla" stambanan och om ngt händer på spåret som stoppar trafiken, går det att leda om den från stambanan till Norrbotniabanan och vice versa.

Persontrafiken i området kan utvecklas enormt. I dag saknas regional persontrafik mellan Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå. Med moderna tåg kan restiderna halveras, stationslägen i tätorterna ger helt nya möjligheter för exempelvis dagliga pendlingsresor till och från jobb eller studier. Persontrafiken kan komma att bestå av såväl kortare snabba tåg som stannar på såväl större som lite mindre orter och tåg som kör längre sträckor och inte stannar på alla de mindre orterna.

Norrbotniabanan är en stor investering för samhället. Vi beräknar att kostnaden för projektet uppgår till ca 16-19 miljarder. Banverket tycker, trots den stora investeringen som det innebär, att projektet är en nyttig investering på lång sikt. Nyttorna för industrins transporter, kopplingen till internationella transportkorridorer från Barenstregionen ned till kontinenten och möjligheterna till helt nya persontrafikskoncept, pekar mot att det är ett bra projekt att satsa på och långsiktigt hållbart.

Projektet finns redan idag med i järnvägens Framtidsplan för åren 2004-2015 som beslutats av riksdagen. I Framtidsplanen finns 3 miljarder avsatta för projektet, vilket naturligtvis inte räcker till de 27 mil järnväg som det handlar om. När bygget ska genomföras krävs att ytterligare resurser knyts till projektet. Projektet tål mycket väl en jämförelse med andra infrastrukturprojekt i landet.



- Botniabanan (Nyland-Umeå)
- Norrbotniabanan (Umeå-Luleå)
- Malmbanan (befintlig järnväg, Luleå-Boden)
- Haparandabanan (befintlig järnväg, Boden-Kalix)
- Haparandabanan (ny järnväg, Kalix-Haparanda)