

Motion till riksdagen 2013/14:T518

av **Ibrahim Baylan m.fl. (S)**

Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan och att föra in banan i den nationella transportplanen.

Motivering

Botniska korridoren är den dominerande nord-sydliga transportkorridoren för järnväg i Norden. Botniska korridoren är transportkorridoren mellan råvaruproduktionen i norra Sverige och förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige och i Europa.

Godskorridoren är av strategisk betydelse i norra Europa, vilket ger förutsättningar att få korridoren klassad som en prioriterad europeisk transportkorridor.

En viktig och mycket betydelsefull del av Botniska korridoren är Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå då den ansluter till Botniabanan, Malmbanan, Stambanan, Haparandabanan och det finska järnvägsnätet. Den nya kustjärnvägen binder ihop Sverige med Finland och nordvästra Ryssland, med sina enorma råvarutillgångar. Mer än hälften av Norrbotniabanans nyttor kommer från effektivare godstransporter för befintliga företag. Norra Sverige har många och tunga industrier som står för en stor del av landets nettoexportvärde, både direkt och indirekt via vidareförädling i mellersta och södra Sverige.

För persontrafiken kommer Norrbotniabanan att medföra halverade restider mellan kuststäderna. Det ger bättre rekryteringsmöjligheter för företag och ökad valfrihet för människor genom en utökad arbetsmarknadsregion men även en avsevärt bättre pendlingsmöjlighet till universiteten inom regionen.

Fel! Okänt namn på

Men framför allt kommer en modern kustnära järnväg ha en avgörande betydelse av näringspolitiska skäl. Nuvarande järnvägssträckor i norra Sverige är gamla och ligger mitt i ett mycket kuperat inland, vilket gör det både kostsamt och ineffektivt att forsla gods. Norrbotniabanan går längs kusten, där de allra flesta tunga industrier har sin bas, och skulle kunna öka kapaciteten med hela 40 procent. Dessutom blir den en viktig länk österut till befintlig järnväg i Finland till Ryssland och vidare till Kina.

Det handlar om att skapa möjlighet för tunga och mycket omfattande framtida godstransporter då det i Barentsområdet finns en av världens största koncentrationer av råvaror, bland annat olja, gas, skog, vattenkraft, mineraler och malm – en verklig europeisk kornbod. Exempelvis svarar Sverige för hela 90 procent av EU-ländernas järnmalmproduktion. Råvarorna skeppas till produktion över hela världen och genererar miljarder för svensk industri. Det är inte en fråga bara för Norrbotten att bygga ut Norrbotniabanan – det är en nationell angelägenhet, och ett europeiskt intresse.

Under år 2011 har Trafikverket på uppdrag av regeringen arbetat med att pröva förutsättningarna för medfinansiering av en delsträcka av Norrbotniabanan, nämligen den mellan Piteå och Skellefteå. Trafikverket har redovisat det uppdraget i skrivelsen till regeringen i januari 2012. Förstudier är genomförda för hela sträckan Umeå–Luleå. Samtliga totalt sex järnvägsutredningar på sträckan är färdigställda. Vidare redovisar Trafikverket i skrivelsen att de två sista järnvägsutredningarna har haft medfinansiering av Norrbotniabanan AB och konstaterar att det finns ett starkt regionalt intresse från både samhället och näringslivet för fortsatt planering.

Trafikverket framhåller i skrivelsen att EU-kommissionen under hösten 2011 lämnat förslag till nya riktlinjer för det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T. I förslaget lyfts Botniska korridoren fram där sträckan Umeå–Luleå ingår. Förslaget är inte antaget men är föremål för förhandlingar med medlemsländerna. Och mot bakgrund av det pågående kapacitetssuppletet har delsträckan Umeå–Skellefteå fått ökad aktualitet och bör övervägas som en första deletapp. Vidare framhålls att tidiga nyttor kan erhållas med denna delsträcka kopplat till transportbehovet till Dävmyrans industriområde.

Trafikverkets slutsatser i skrivelsen är att det finns en vilja till medfinansiering men för att få en mer precis uppfattning i frågan bör regeringen överväga att tillsätta en förhandlingsman/kvinna. En överenskommelse bör sikta på en helhetslösning, såväl järnvägsinvestering som kompletterande infrastruktur, där potentialen att erhålla medfinansiering via EU (TEN-T) finns med.

Med anledning av ovan anförda föreslår vi att regeringen för in Norrbotniabanan som ett viktigt projekt i åtgärdsplanen för åren 2015–2025. Dessutom bör en förhandlingsman/kvinna snarast utses för att klara ut de planförutsättningar som gäller för banan särskilt genom de städer där den ska dras fram.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 3 oktober 2013

Ibrahim Baylan (S)

Hannah Bergstedt (S)

Isak From (S)

Tomas Nilsson (S)

Maria Stenberg (S)

Sven-Erik Bucht (S)

Katarina Köhler (S)

Helén Pettersson i Umeå (S)

Karin Åström (S)