

av Helena Lindahl och Emil Källström (C)

Finansiering av Norrbotniabanans delsträcka Piteå – Skellefteå

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skyndsamt jobba för att hitta en finansiering för genomförandet av en av Norrbotniabanans första delsträckor, Piteå–Skellefteå.

Motivering

Den transport- och exportintensiva basindustrin i övre Norrland svarar för stora värden i svensk ekonomi. Norr- och Västerbotten svarar för ungefär 17 procent av Sveriges skogsproduktion. Massa-, pappers- och trävaruindustrin i Norrbotten och Västerbotten omsatte 24 miljarder kronor och sysselsatte år 2007 cirka 5700 personer. Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten och tio av Sveriges femton gruvor finns i Norr- och Västerbotten. Till det kan nämnas att stora delar av vidareförädlingen inom skogs- och gruvnäringen sker utanför regionen och ger därför ett stort ekonomiskt tillskott till andra delar av landet och övriga EU.

Dessvärre hotas den ovan nämnda produktionen och förädlingen att försvagas då järnvägssystemet i norra Norrland inte är rationellt. Stora värden riskerar att gå förlorade då godstransporterna till och från norra Sverige inte kan hålla den standard som krävs. Vidare, med ytterligare ökade godstransporter, kommer systemet att bli än mer sårbart i framtiden.

I norra Sverige finns råvaror som är av stort internationellt intresse och därför är det viktigt att sätta norra Sverige i ett större sammanhang. Som ett bevis på detta har Centerpartiet och Alliansregeringen lyft upp Norrbotniabanan till listan för svenska

projekt som prioriteras ur EU-perspektiv, vilket i sin tur kommer att kunna ge möjlighet till medfinansiering om kommissionen beslutar sig för detta.

Dessutom har regeringen, med Åsa Torstensson i spetsen, varit initiativtagare till Haparandadeklarationen. Representanter från Kina och länderna i Östersjöregionen träffades i juni månad 2010 för att sätta fokus på nödvändigheten av en sammanhållen öst-västlig järnvägskorridor. Korridoren bidrar till utvecklade transporter och ökad tillväxt både inom Östersjöregionen och EU som helhet. Detta då t ex 90 % av EU:s totala produktion av skogsrelaterade produkter kommer från Barentsregionen – vilket naturligtvis även har en avgörande betydelse för hela Europas tillväxt. Här fyller en sammanhållen Botnisk korridor en viktig funktion och detta bör ges regeringen till känna.

Förutom effektivare transporter och minskade transportkostnader kommer en Botnisk korridor, där Norrbotniabanan ingår, att bidra till miljömässiga vinster, utvecklingen av turismnäringen och utökade arbetsmarknadsområden. Men det kan inte betonas nog att nordens tyngsta godsflöden på tåg fraktas just via Botniska korridoren. Den binder samman det naturresursrika norra Europa med de mest befolkningstäta marknaderna inom EU. Norrbotniabanan skulle åtgärda en allvarlig flaskhals i den Botniska korridoren och mot bakgrund av detta föreslår jag att riksdagen uppdrar åt regeringen att skyndsamt jobba med att hitta en finansiering för genomförande av en av Norrbotniabanans första delsträckor – den mellan Piteå och Skellefteå.

Stockholm den 21 oktober

2010

Helena Lindahl (C)

Emil Källström (C)