

Motion till riksdagen 2011/12:T357

av **Fredrik Lundh Sammeli 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.

Motivering

Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå 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.

Att forsla gods från Norrbotten är i dag en ineffektiv historia. Efterfrågan på råvaror ökar och existerande spår klarar inte den höga belastningen. Norrbotniabanan är en viktig del i lösningen på problemen och en möjlighet för hela Sverige.

I Barentsområdet finns världens största koncentration 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. Detta är inte en fråga bara för Norrbotten att bygga ut Norrbotniabanan – det är en nationell angelägenhet, och ett europeiskt intresse.

Fel! Okänt namn på

Konsumtionsmönstret i världen har ändrats radikalt de senaste åren och därmed också efterfrågan på råvaror. Stora delar av varukonsumtionen i väst kommer från produktionsenheter på Kinas ostkust och nu byggs produktionskapacitet ut i västra Kina. Det är ett lysande tillfälle att befästa direkta fraktrutter till norra Sverige, järnvägen finns redan från Haparanda ända till Shanghai. Nya ägarbilder och samgående inom de stora bolagen sker kontinuerligt, inte bara inom Skandinavien och Europa – det sker numera globalt. Nyligen förvärvade som exempel den kinesiska fordonstillverkaren Geely Volvo personvagnar. Kan det påverka behoven av transporter i öst-västlig riktning?

Vänder man kartan upp och ner upptäcker man att Barentsområdet egentligen är litet geografiskt, och ett område med enorma koncentrationer av råvaror. Nuvarande järnvägssträckor i 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.

Från både ekonomi- och miljösynpunkt är fraktsystemen i nuläget ohållbara. I Norrland ser man fler lastbilar än personbilar på vägarna! Effektivare transporter skulle vara lönsamt inte bara för Norrbotten utan också för resten av Sverige. Det är ju tillgångar som under mycket lång tid har bidragit till att bygga bland annat den svenska infrastrukturen och andra nationella angelägenheter.

Norrbotniabanan är en enorm möjlighet och potential för vårt land – med banan får vi en direkt järnvägsförbindelse ända bort till Asien och Kina. Det tåget får vi inte missa.

Stockholm den 3 oktober 2011

Fredrik Lundh Sammeli (S)

Hannah Bergstedt (S)

Karin Åström (S)

Sven-Erik Bucht (S)

Maria Stenberg (S)