

## Motion till riksdagen 2018/19:1597

av **Isak From och Åsa Karlsson (båda S)**

# EU:s TEN-T Core Network till måläret 2030

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen överväga åtgärder för att klara färdigställandet av Norrbotniabanan före 2030 och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Ur ett regionalt, nationellt och ur ett europeiskt perspektiv är järnvägssystemet i norra Sverige av särskild betydelse. Norrbotniabanan, som klassas som stamnätsjärnväg av EU och är en del av den Botniska korridoren, har en central betydelse för att möta den ökade efterfrågan på transporter och är en förutsättning för en hållbar utveckling för industrin i norr. Den har också betydelse för att Sverige ska klara av att sänka koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030. Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk i det nationella och europeiska transportsystemet i såväl Sverige som Finland samt knyter samman regionerna i öst-västlig och nord-sydlig riktning, både nationellt och transnationellt.

Bygget av Norrbotniabanans första delsträcka mellan Umeå och Dåva påbörjades den 23 augusti. Samtidigt fortsätter planeringen till Skellefteå. När den är klar fortsätter bygget längs denna delsträcka. Det är glädjande att den S-ledda regeringen prioriterade investeringsmedel för Norrbotniabanan och att den numera finns med i infrastrukturplanförslaget. Men med detta kan konstateras att planförslaget även innebär att Norrbotniabanan inte kommer att vara färdigställd enligt den överenskommelse som fattats mellan EU-kommissionen, EU-parlamentet och ministerrådet när det gäller förverkligandet av EU:s TEN-T Core Network till måläret 2030. Vi ser att det är av stor vikt att regeringen fortsätter arbetet med att färdigställa Norrbotniabanan i tid till 2030 genom att överväga ett tillägg till den nationella planen så att NBB har möjlighet att säkra europeisk finansiering i enlighet med EU:s TEN-T Core Network.

Utbyggnad av järnvägssystemet ger en väsentlig kapacitetsförstärkning för näringslivets godstransporter. Idag drabbas detta hårt av brister både på grund av eftersläpande underhåll samt att det inte finns någon annan elektrifierad bana att leda om trafiken till om den enkelspåriga stambanan genom övre Norrland drabbas av funktionsstörningar på avsnittet Vännäs–Boden.

Förlängningen av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet är viktig och bör hanteras skyndsamt. Den korresponderar med den europeiska viljan att koppla samman unionens geografi som helhet, samt att de delar i Sverige som då skulle ingå, redan idag finns med i det åtagande som den svenska staten har avseende utbyggnaden av stomjärnvägsnätet. En förlängning innebär också att hela Sverige finns med på den ”Europeiska kartan” och bildar en viktig länk till det europeiska Arktis.

Utöver Norrbotniabanan är det även viktigt och bra med förslag på dubbelspår genom Umeå centrum, dubbelspår på Ostkustbanan Gävle–Härnösand och stärkt kapacitet på godsstråket genom Bergslagen. Detta stärker hela den Botniska korridoren samtidigt som förverkligandet av hela Norrbotniabanan längs kusten från Umeå och vidare norrut till Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå kommer att få mycket stor betydelse då den bidrar till att säkerställa nationen och regionens konkurrenskraft.

Norrbotniabanan tillsammans med Haparandabanan, Botniabanan och Ostkustbanan, knyter samman det befolkningstäta kuststråket längs med hela Norrlandskusten. Detta ger samverkansmöjligheter som vägsystemet inte klarar av på grund av för långa restider med bil eller buss.

Det finns även anledning att lyfta fram att Sverige har ett tydligt och bindande åtagande gentemot EU-kommissionen, EU-parlamentet och EU:s ministerråd att utveckla det europeiska stomjärnvägsnätet, TEN-T. I detta åtagande framgår tydligt att Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030. Funktionen för Botniska korridoren som helhet behöver också säkerställas. Botniabanan är idag endast utrustad med ERTMS vilket innebär att de lok som ska trafikera banan måste utrustas med särskild utrustning. Det är en stor konkurrensnackdel då operatörerna måste finansiera en ombordutrustning till en kostnad av 1,5–3 miljoner kronor för att kunna köra på Botniabanan. Detta medför dels ett dåligt resursutnyttjande, dels innebär det en stor konkurrensnackdel.

*Isak From (S)*

*Åsa Karlsson (S)*