

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2168

av Katarina Köhler m.fl. (S)

Norrbotniabanan

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att i infrastrukturplanen studera förutsättningarna för att starta byggandet av Norrbotniabanan och om 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.

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. 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 järnmalmsproduktion. 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.

Med anledning av ovan anförda föreslår vi att regeringen för in Norrbotniabanan som ett viktigt projekt i åtgärdsplanen för åren 2015–2025. Banan bör påbörjas söderifrån det vill säga från Umeå. En första delsträcka bör vara den mellan Umeå och Dovamyran och arbetet med planeringen av den bör påbörjas under innevarande mandatperiod.

Dessutom bör de förhandlingspersoner som utsetts snarast klara ut de planförutsättningar som gäller för banan särskilt genom de städer där den ska dras fram. Det är viktigt att det för hela sträckan från Umeå till Luleå upprättas en järnvägsplan så att utbyggnaden kan ske så snart planerna är klara.

*Katarina Köhler (S)*

*Björn Wiechel (S)*

*Emilia Töyrä (S)*

*Fredrik Lundh Sammeli (S)*

*Hannah Bergstedt (S)*

*Helén Pettersson i Umeå (S)*

*Ida Karkiainen (S)*

*Isak From (S)*

*Veronica Lindholm (S)*