

Motion till riksdagen 2006/07:T390

av **Kristina Zakrisson m.fl. (s)**

Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Norrbotniabanan.

Motivering

Norrbotniabanan, en kustjärnväg mellan Umeå och Haparanda, är en viktig internationell och nationell satsning som syftar till att skapa ett robust järnvägssystem som knyter ihop det svenska järnvägssystemet med det finska systemet, för vidare anknäpning mot Ryssland och hela Barentsregionen. Arbetet med Haparandabanan pågår och det är nu viktigt att säkerställa att sträckan Umeå–Luleå byggs enligt planering. Motiven för en kustjärnväg hela vägen fram till finska gränsen är följande.

Europa behöver Norrbotniabanan

Inom Barentsregionen finns stora naturtillgångar samt en växande konsumtionsmarknad som kommer att få stor betydelse för Europa. Ryssland kan inom ett tiotal år komma att bli en viktig ekonomisk handelspartner. Norrbotniabanan är en viktig länk för att möjliggöra transporter till och från Barents. Vill Sverige ta del av den utveckling som kommer att ske i Barentsregionen måste vi se till att infrastrukturen i form av bland annat järnvägar finns på plats. Om inte, riskerar Sverige att bli en återvändsgränd i ett framtida Europa där Ryssland är en ekonomisk viktig handelspartner.

Norrbotniabanan knyter ihop det svenska järnvägssystemet med det finska systemet och bildar därmed ett sammanhållet stråk som kan erbjuda effektiva transporter till och från Barents.

Fel! Okänt namn på

Sverige behöver Norrbotniabanan

Norrlands naturtillgångar har stor betydelse för hela Sveriges välbefinnande och växtkraft. Industrin i Norrland producerar värden av ca 150 miljarder kronor varje år. Dessvärre är transportförutsättningarna i norra Sverige avsevärt sämre än i andra delar av vårt land. Inte nog med att godset måste transporteras längre sträckor, det är också dyrare per kilometer. Med Norrbotniabanan kommer transportkostnaden att minska. Därmed stärks vår industris konkurrenskraft vilket kommer att gynna hela Sverige. Vidare innebär Stambanans begränsning med enbart ett enkelspår en broms för industrin att använda järnvägen som transportmedel. Med dagens krav på ”just-in-time-leveranser” är det inte tillfredsställande med enbart ett spår, eftersom risken för störningar i trafiken kan medföra stora konsekvenser för leveranssäkerheten.

Norra Sverige behöver Norrbotniabanan

Avstånden mellan tätorterna i Norrland gör att arbetsmarknaderna är begränsade. För att regionen skall vara attraktiv i framtiden och locka människor att bosätta sig och verka i Norrland måste ett större utbud av arbetstillfällen erbjudas. Med Norrbotniabanan kan avstånden ”kortas”, vilket kraftigt ökar möjligheten att utbilda sig, nyttja service och utbud samt hitta ett utvecklande arbete. För att hela Sverige skall leva måste även norra Sverige ges likvärdiga möjligheter att erbjuda en region som via ett effektivt järnvägssystem öppnar upp nya möjligheter för människor att verka och utvecklas i.

Även för företagen är det av yttersta vikt att deras möjligheter att hitta rätt kompetens ökas. Med större arbetsmarknadsområden blir detta möjligt, vilket gynnar företagens konkurrenskraft och därmed Sveriges tillväxt.

Miljön behöver Norrbotniabanan

Transporter står för en mycket stor del av de negativa miljöeffekterna idag. Trafiken bidrar till förorening, växthuseffekt, övergödning samt bildande av marknära ozon för att nämna några effekter. Med ökande transporter till och från Barentsregionen kommer denna belastning att öka avsevärt. Med en Norrbotniabana uppnår man tydliga miljövinster när gods- och persontransporter kan ske med järnväg istället för med bil.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 27 oktober 2006

Kristina Zakrisson (s)

Lars U Granberg (s)

Karin Åström (s)

Fredrik Lundh (s)

Maria Öberg (s)

Leif Pettersson (s)