

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:1151

av Jabar Amin (MP)

Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet för byggandet av hela Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sista helgen i augusti 2010 invigdes Botniabanan som sträcker sig upp till Umeå. I januari 2013 invigdes Haparandabanan mellan Boden och Haparanda. Nästa etapp som är kvar för att koppla ihop hela Norrlandskusten är Norrbotniabanan (Umeå–Luleå), som uppgår till 27 mil. Som infrastrukturministern och tidigare näringsminister Maud Olofsson har påpekat är Haparandabanan en första etapp i Norrbotniabanan. Att inte fullfölja hela Norrbotniabanan kan likställas med ett halvt brobygge. Än en gång blir det viktigt att lyfta fram skälen för Norrbotniabanan.

Bättre klimat

Byggandet av Norrbotniabanan bidrar till bättre klimat. Att transportera personer och gods mellan Umeå och Luleå på tåg istället för bil, buss eller lastbilar bidrar till minskning av de skadliga utsläppen som belastar klimatet och miljön. Enligt Trafikverket medför Norrbotniabanan minskade koldioxidutsläpp med 80 000 ton per år.

Bekvämare, snabbare och billigare transporter

Byggandet av Norrbotniabanan bidrar till bekvämare, snabbare och billigare transporter. Transportkostnaderna skulle minska med 30 procent och restiderna halveras. Med Norrbotniabanan skulle livet för väster- och norrbottningar som reser bli enklare. Idag tar det mycket tid att resa mellan kuststäderna i norr. Med banan skulle regionen knyts

ihop och det skulle bli lättare och snabbare att pendla till jobbet eller studierna. Alla kuststäder i Norrland skulle ha ett universitet inom 45 minuters avstånd, vilket är ett avgörande faktum för att klara kompetensförsörjningen i norr med sitt intensiva näringsliv.

Regional utveckling

Norrbottenbanan kommer även att bidra till bättre regional utveckling. I regeringens rapport om arbetspendling i Norr- och Västerbotten skriver författarna följande *”För att åstadkomma en större strukturomvandling, med betydande pendlingsflöden över större avstånd, är justeringar i vägsystemet antagligen inte tillräckligt. Ett utbyggt järnvägssystem skulle kunna erbjuda detta. Det skulle kunna innebära regionförstoring och är en förutsättning för att kvinnor och män ska få tillgång till framför allt en bredare arbetsmarknad, utbildning och service, samtidigt som företagen säkrar sin kompetensförsörjning.”*

Det visar betydelsen av en färdigställd kustjärnväg. För industrierna blir det lättare och billigare att transportera sina produkter, vilket ökar konkurrenskraften, vilket är viktigt för Sveriges utveckling. Dessutom kan samarbetet mellan våra regioner och Barentsregionen utvecklas.

I 2010 års nationella transportplan fanns cirka 70 stycken investeringsprojekt. Av dessa hade 20 stycken en anläggningskostnad på över 1 miljard kronor och utav dessa var sex stycken lönsamma, däribland Norrbottenbanan. Det placerar Norrbottenbanan i så fall bland de lönsammaste stora järnvägssatsningarna i Sverige. Arbetsmarknaderna blir mer differentierade och dynamiska. För arbetsgivarna innebär det att utbudet av rätt kompetens kommer att öka. För den enskilde innebär det ökad valfrihet och mer utvecklingsmöjligheter. Möjligheterna för besöksnäringen bedöms öka i hela området tack vare förutsättningar att utveckla kommunikationerna till och från kustlinjen. Allt detta kommer att bidra till mer utveckling i både Väster- och Norrbotten men är viktigt även för hela Sverige.

Byggandet av Norrbottenbanan kommer att bidra till fler arbetstillfällen. Byggandet av Norrbottenbanan bidrar även till att öka arbetstillfällena i dessa två regioner. Dels kommer det att behövas folk att till bygga banan, dels kommer effekterna av Norrbottenbanan att leda till en mer utvecklad region som kan erbjuda fler arbetstillfällen.

Påskynda arbetet

För att komma i gång med de nödvändiga första stegen i Norrbottenbanaprojektet har Norrbottenbanan AB varit beroende av stöd från regeringen i förhandlingarna med EU

för att kunna få stöd även från EU. Men den borgerliga regeringen vägrade stödja ansökan från Norrbotniabanan AB. Svepskälet var att planen inte finns med i den nationella transportplanen. Den förra regeringen envisades med att näringslivet måste betala för byggandet av sträckan. Med den logiken skulle Sverige aldrig ha utvecklats till det land som det är idag.

Till skillnad från den förra regeringen har vår samarbetsregering gjort annan prioritering och visat på vikten av Norrbotniabanan jämte frågan om höghastighetståg. Regeringen har därefter stött ansökan från Norrbotniabanegruppen till EU. Det är glädjande att samtliga instanser i EU nu har stött ansökan och inom några veckor väntas ett avtal skrivas under mellan Norrbotniabanan AB, Trafikverket och EU. Enligt avtalet förpliktagas EU att betala 100 miljoner kronor i stöd. Detta innebär i praktiken att dessa pengar samt lika mycket från regionerna Väster- och Norrbotten räcker till järnvägsplanen, vilket betyder att man bestämmer järnvägens exakta läge, för sträckan Umeå–Skellefteå kan påbörjas denna höst och vara färdig hösten 2017. Dessutom räcker pengarna till bygghandling (dvs. instruktionerna till entreprenörerna som ska utföra bygget) för sträckan Umeå–Dåva. Bygghandling är sista steget innan man sätter spaden i backen.

I budgetpropositionen för 2015 angav regeringen (utgiftsområde 22, sida 61) att den *”avser inom ramen för nästkommande infrastrukturplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå”*.

I en interpellationsdebatt i riksdagen, 13 november förra året, sa infrastrukturministern följande: *”Regeringen avser därför att inom ramen för nästkommande nationella transportplan genomföra byggstart av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå. Under 2016 avser regeringen att återkomma till riksdagen med förslag om de ekonomiska ramarna för infrastrukturuområdet under åren 2018–2029. I arbetet med nästa nationella transportplan avser regeringen att precisera finansieringen och byggstarten av Norrbotniabanan.”*

I våras (P4 Västerbotten) preciserade regeringen sitt ställningstagande genom att meddela att bygget av första etappen av Norrbotniabanan, dvs. sträckan Umeå–Dåva, kommer att startas under nuvarande mandatperiod: någon gång våren–sommaren 2018. Besked om och anslag för resten av sträckan ska komma senare.

Just nu pågår fortsatt handläggning av Norrbotniabanan hos regeringen. Det är viktigt att detta arbete påskyndas så att berörda aktörer för Norrbotniabanan får mer preciserade besked om när beslut om resten av sträckan kommer. Jag föreslår att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att påskynda arbetet för byggandet av hela Norrbotniabanan i enlighet med motionen.

Jabar Amin (MP)