

Motion till riksdagen 2013/14:T461

av **Jabar Amin (MP)**

Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att reservera medel för att påbörja byggandet av Norrbotniabanan under 2016.

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.

1. 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.
2. 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 bekvämare. Idag tar det mycket tid att resa mellan kuststäderna eftersom vi inte kan bygga genare vägar och inte heller köra fortare på de befintliga. Med banan skulle regionen knytas 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

Fel! Okänt namn på

faktum för att klara kompetensförsörjningen i norr med sitt intensiva näringsliv. Bidrar 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. Samarbetet mellan våra regioner och Barentsregionen kan 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 Norrbotniabanan. Det placerar Norrbotniabanan 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 viktig även för hela Sverige.

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

Det är beklagligt att Norrbotniabanan inte prioriteras av regeringen. Regeringen envisas med att näringslivet och regionerna måste betala en del av kostnaderna. Med den logiken skulle Sverige aldrig ha utvecklats till det land som det är idag. Jag anser att det bästa för miljön, medborgarna, företagen och regionerna i Väster- och Norrbotten är att Norrbotniabanans byggande påbörjas snarast. Helst hade jag önskat att bygget påbörjades 2015, men eftersom den borgerliga regeringen har nedprioriterat denna fråga gör Trafikverket nu bedömningen att byggandet inte kan påbörjas förrän om 3–4 år, det vill säga tidigast 2016. Jag föreslår därför att riksdagen ska besluta att byggandet av Norrbotniabanan ska börja 2016.

Stockholm den 3 oktober 2013

Jabar Amin (MP)