

Enskild motion

Motion till riksdagen 2017/18:2786

av **Jabar Amin (MP)**

Säkra och påskynda byggandet av hela Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra 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 hela ihop Norrlandskusten är Norrbotniabanan (Umeå–Luleå), som uppgår till 27 mil.

Byggandet av Norrbotniabanan är viktig av flera skäl:

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 utsläpp som belastar klimatet och miljön. Enligt Trafikverket medför Norrbotniabanan minskade koldioxidutsläpp med 80 000 ton per år. 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 längre tid att resa mellan kuststäderna i de två länen. Med banan skulle regionen knytas ihop, och det skulle bli lättare och snabbare att pendla till jobbet eller studierna. Alla kuststäder i Norrland skulle då kunna ha ett universitet inom 45 minuters avstånd, vilket är ett avgörande faktum för att klara kompetensförsörjningen i norr med dess intensiva näringsliv.

Norrbotniabanan 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, Barentsregionen och EU:s övriga medlemsstater utvecklas. Norrbotniabanan är dessutom utpekad som en del i det europeiska stomnätet för järnväg för att säkra råvarorna från norr då ex. 90 % av all järnmalm som produceras i EU kommer från Norrbotten.

Bygandet av Norrbotniabanan kommer dessutom att bidra till **fler arbetstillfällen**. 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.

Kostnader och finansiering

För att komma i gång med de nödvändiga första stegen i Norrbotniabaneprojektet har Norrbotniabanan AB varit beroende av stöd från regeringen inför förhandlingarna med EU om medfinansiering från EU. Men den borgerliga regeringen (M, C, FP och KD) vägrade under åren att stödja ansökan från Norrbotniabana AB. Svepskälet var att planen inte fanns med i den nationella transportplanen. Den borgerliga regeringen envisades med att näringslivet måste betala för byggandet av hela sträckan. Med den logiken skulle Sverige aldrig ha utvecklats till det land som det är idag. Och trots att Norrbotniabanan AB lade fram flera medfinansieringsförslag vägrade alliansregeringen att ens diskutera saken.

Till skillnad från den borgerliga regeringen (2006–2014) gör vår S-MP-regering en annan prioritering och visar på vikten av Norrbotniabanan. Redan 2015 gav regeringen sitt stöd till Norrbotniabanan. Och i budgetproposition för 2017 som presenterades den 20 september 2016 angav regeringen att den ”anser att Norrbotniabanan är en strategiskt viktig satsning. Järnvägsinvesteringar som denna bidrar till regeringens mål om såväl högre sysselsättning, nyindustrialisering som minskad klimat- och miljöpåverkan. Regeringen avser därför att genomföra byggstart av Norrbotniabanan 2018 med etappen Umeå–Dåva.” Detta är mycket positivt. Äntligen ska byggandet av första etappen (Umeå–Dåva) av Norrbotniabanan påbörjas våren 2018.

Den 31 augusti kom Trafikverket med sitt förslag. I sin nationella plan för transportsystemet 2018–2029 föreslår verket byggstart för den första sträckan av banan som blir Umeå–Skellefteå. Det känns härligt. Under våren kommer regeringen att ta ställning till Trafikverkets nationella plan. Vi utgår ifrån att den rödgröna regeringen kommer att fastslå att Norrbotniabanan ska byggas i enlighet med Trafikverkets förslag.

Säkra byggandet av hela Norrbotniabanan

Även om regeringen rent principiellt är beslutsam när det gäller att hela Norrbotniabanan ska byggas är det viktigt att förebygga osäkerhet och föregå ett eventuellt

negativt bemötande från en framtida borgerlig regering. Just därför bör vi intensifiera arbetet för att bygget av hela Norrbotniabanan, Umeå–Luleå, blir av.

Med hänvisning till ovan yrkar jag på att riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att säkra och påskynda byggandet av hela Norrbotniabanan.

Jabar Amin (MP)