

Motion till riksdagen 2018/19:1280

av **Birger Lahti och Linda Ylivainio (V, C)**

Järnvägsutbyggnad i Norrbotten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att EU-kommissionens förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 även ska möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i syfte att stärka hållbara godstransporter i regionen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sedan den 11 december gäller ny EU-lagstiftning för transporter inom unionen: Dels TEN-T-förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, dels CEF-förordningen om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa. TEN-T-förordningen definierar riktlinjer för all transportinfrastruktur inom EU, däribland järnväg. CEF-förordningen möjliggör medfinansiering från EU för infrastrukturprojekt som stöder riktlinjerna för TEN-T.

Den 6 juni 2018 presenterade EU-kommissionen ett förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa avseende perioden 2021–2027. EU-kommissionen föreslår en förlängning av TEN-T:s stomnätsskorridor Skandinavien–Medelhavet (ScanMed) på sträckan Narvik/Uleåborg–Luleå–Umeå–Stockholm. Godskorridoren ScanMed förlängs därmed från Stockholm norrut längs Norrlandskusten och vidare till svensk-norska gränsen till Narvik och till svensk-finska gränsen vid Haparanda-Torneå. EU-kommissionen föreslår även förlängning av Nordsjö–Östersjö-korridoren på sträckan Luleå–Helsingfors–Tallinn–Riga. Detta innebär att Sverige kommer att omfattas av två stomnätsskorridorer i kommande programperiod.

Vi ser i grunden positivt på kommissionens förslag. Genom att förstärka järnvägsnätet kan vi öka antalet godstransporter på järnväg och minska antalet lastbilstransporter på väg. Därmed kan vi minska transportsystemets klimatpåverkan. Vi kan dock konstatera att förslaget, i sin nuvarande utformning, förbiser viktiga behov av järnvägsutbyggnad i Norrbotten – en utbyggnad som skulle minska klimatpåverkande utsläpp och effektivisera transporterna avsevärt.

I Norrbotten finns flera järnmalmgruvor. Den malm som bryts är en viktig råvarutillgång inte bara för Sverige utan för hela EU. Det torde därför ligga i EU:s samlade intresse att förbättra den infrastruktur som möjliggör export från Norrbottens gruvor. I dag finns det järnvägsförbindelse till merparten av länets gruvor vilket möjliggör godstransport på räls, från gruva till utskeppningshamn. En del av länets gruvor saknar dock järnvägsförbindelse, exempelvis Kaunisvaaragruvan utanför Pajala.

2012 startade gruvbrytningen i Kaunisvaara i Pajala kommun. Den dåvarande ägaren gick sedermera i konkurs och verksamheten lades ned. Sommaren 2018 återupptogs gruvbrytningen under ledning av en ny ägare. Enligt en forskningsrapport från Luleå Tekniska universitet och företaget GeoVista finns malmtillgångar på mer än 2 miljarder ton råmalm, huvudsakligen järn men också grafit och andra mineraler. Förutsättningarna för en långsiktig verksamhet är således goda.

Eftersom det saknas järnväg i området sker alla transporter från gruvan med lastbil. Specialbyggda malmlastbilar drivna med fossilbränsle kör i skytteltrafik dygnet runt de 15 milen från anrikningsverket i Kaunisvaara till omlastningsterminalen i Svappavaara där malmen lastas på järnvägsvagnar för vidare transport till djuphamnen i Narvik. Malmtillgången i Kaunisvaara räcker för minst 20 års brytning, potentialen är dock betydligt längre. Givet att Kaunisvaaragruvan är i drift under hela denna period kommer lastbilstransporternas klimatpåverkan att vara omfattande. Därtill kommer de uppenbara problem som lastbilstransporterna medför längs befintlig väg i form av trafiksäkerhetsrisker för övriga trafikanter och boende, buller och vibrationer.

För att minska de negativa effekter som ovannämnda lastbilstransporter medför anser vi att ett industrispår mellan Svappavaara och Kaunisvaara är en nödvändig hållbar lösning. Utöver minskade utsläpp skulle ett järnvägsspår för godstrafik på sträckan Svappavaara–Kaunisvaara även bidra till att avsevärt effektivisera transporterna. När ett sådant industrispår väl är på plats är det möjligt att på sikt förlänga sträckningen till Finland via Kolari som endast ligger 1,5 mil från Kaunisvaara. Därmed skulle man kunna möjliggöra ytterligare transporter via Finland. Detta skulle även gynna gruvor på den finska sidan som med fördel skulle kunna använda industrispåret. En utbyggd järnvägsinfrastruktur i Norrbotten skulle även möjliggöra godstransporter av andra viktiga råvaror från regionen, exempelvis timmer. En grundläggande förutsättning för en sådan järnvägsutbyggnad är att den sker på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt där hänsyn även tas till lokala och regionala intressen.

Förutsättningarna för en järnvägsutbyggnad mellan Svappavaara och Kaunisvaara har utretts av Trafikverket. Enligt myndighetens bedömning bör det anläggas ett nytt elektrifierat enkelspår mellan Svappavaara och Kaunisvaara i syfte att sänka transportkostnaderna, minska utsläppen och förbättra trafiksäkerheten för trafikanter och boende (Trafikverket 2013: Kaunisvaara–Svappavaara, malmtransport järnväg, JSN209). Givet att gruvbrytningen i Kaunisvaara pågår i mer än 20 år, vilket alla fakta talar för, torde gruvföretaget ha goda möjligheter att medfinansiera en sådan järnvägsutbyggnad.

En utbyggnad av järnvägsnätet för godstrafik i Norrbotten har länge förespråkats av såväl Region Norrbotten som North Sweden, ett samverkansprojekt mellan Länsstyrelsen i Norrbotten, Region Norrbotten, Norrbottens Kommuner, Region Västerbotten, Företagarna och handelskamrarna i Norrbotten och Västerbotten samt Luleå Tekniska Universitet och Umeå Universitet.

Vi kan även konstatera att regeringen, i sin nationella godstransportstrategi, slagit fast att man vill medverka till en utveckling av arbetet med EU:s godskorridorer på järnväg i syfte att förbättra de gränsöverskridande godstransporterna i Europa, öka järnvägens attraktivitet och konkurrenskraft och bygga vidare på den marknadsöppning för godstrafik som EU-lagstiftningen lagt grunden till (regeringen 2018: Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi). Att verka för att möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i enlighet med vad vi anfört ovan bör, enligt vår mening, ligga i linje med denna ambition.

Regeringen bör verka för att EU-kommissionens förslag till CEF-förordning för ett sammanlänkat Europa för 2021–2027 även ska möjliggöra en ytterligare järnvägsutbyggnad i Norrbotten i syfte att stärka hållbara godstransporter i regionen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Birger Lahti (V)

Linda Ylivainio (C)