

Motion till riksdagen 2013/14:T531

av **Helena Lindahl och Maria Lundqvist-Brömster**
(C, FP)

Norrbotniabanans finansiering och förverkligande

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter och att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, såsom att se över möjligheten att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna samt intäkter från försäljningar av statliga bolag investeras i svensk transportinfrastruktur.

Motivering

Trafikverket, som sköter järnvägar och vägar i Sverige, konstaterar i sin investeringsplan fram till 2025 att behoven och önskemålen är betydligt större än tillgången på pengar. Trots att regeringen satsat stora pengar, behövs det mer.

Under många årtionden har infrastrukturen försumrats och det har blivit allt mer tydligt. Sverige har under lång tid halkat efter och det kommer att bli både kostsamt och dyrt att bygga upp vägar och järnvägar till de nivåer som är nödvändiga för både befolkningens och näringslivets behov av transporter.

En mycket viktig satsning för Sverige och dess skogs- och gruvnäring är att slutföra byggnationen av den botniska korridoren – ett infrastrukturstråk som även av EU-kommissionen, efter en ansökan från regeringen, också nu prioriteras som ett viktigt stråk för Europa. Idag fattas 26 mil järnväg innan den botniska korridoren är hopbyggd – sträckan mellan Umeå och Luleå – den så kallade Norrbotniabanen.

Beslutet från EU-kommissionen att ge TEN-T-status till Botniska korridoren innebär att Norrbotniabanen kan få en medfinansiering på 20–30 %. Detta är en extremt viktig faktor och framgång vad gäller tillskott av medel.

Fel! Okänt namn på

Norrbotniabanan har dessvärre inte prioriterats i den nationella infrastrukturplanen för åren 2014–2025. Med tanke på de resurser som redan nu satsats i form av medel och arbete och med tanke på att medfinansiering även kan fås via EU, är det av största vikt att arbetet inte stannar av.

Försäljning av statliga bolag

En möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan och andra viktiga infrastruktursatsningar är att intäkterna från försäljningar av statliga bolag skulle kunna satsas på infrastruktur. I stället för att skriva ned statsskulden kan man ge tillbaka pengarna till skattebetalarna genom att just bygga t ex mer järnvägar.

Försäljningen av statliga bolag har i huvudsak gått till att minska statsskulden, vilket i sig är viktigt. Men med tanke på att Sverige har en av de lägsta statsskulderna i Europa skulle eventuella kommande försäljningar även kunna bidra till att bygga Norrbotniabanan samt upprusta infrastrukturnätet.

AP-fonderna

Ytterligare en idé är att låta de statliga allmänna pensionsfonderna investera mer i infrastruktur. Fungerande transporter är en förutsättning för ekonomisk tillväxt. Att låta AP-fonderna placera mer i infrastruktur skulle därför långsiktigt bidra till både pensionernas utveckling och ekonomisk tillväxt.

Eftersom investeringsbehovet är stort och statens reformutrymme är begränsat, är det nödvändigt att hitta nya finansieringslösningar för svensk infrastruktur. I flera jämförbara länder finansieras många samhällsviktiga infrastrukturobjekt i just offentlig-privat samverkan (OPS).

Behov och utmaningar

Idag får industrierna i norra Norrland förlita sig på stambanan som är över 100 år gammal. Stambanan har tvära kurvor och branta lutningar, vilket gör att hastigheten är låg och enkelspåret gör att risken för störningar är stor. Väntetiderna för mötande tåg är ineffektiva och bidrar till att stambanan i övre Norrland är fullbokad de tider som godskunderna efterfrågar. Stambanan har dessutom nått kapacitetstaket och duger inte som ett effektivt och långsiktigt hållbart alternativ för godstransporterna i norra Norrland.

Även basindustrin är i behov av bättre järnvägsinfrastruktur, och den industrin finns väl representerad längs norra Norrlandskusten. Den behöver ökad kapacitet, lägre kostnad och högre leveranssäkerhet. Industrin i norra Sverige står för en betydande del av Sveriges nettoexportvärde och behöver en infrastruktur som är kostnadseffektiv.

Dessutom skulle Norrbotniabanan vara en viktig satsning för Europa och detta är också något som EU-kommissionen noterat. I exempelvis nordvästra

Fel! Okänt namn på

Ryssland finns stora tillgångar på råvaror så som skog, malm och mineraler. För att dessa resurser ska kunna nyttjas är en effektiv infrastruktur nödvändig. Norrbotniabanan skulle binda samman Europas järnvägsnät med Finland och med nordvästra Ryssland på ett effektivt sätt. Om satsningen på Norrbotniabanan uteblir, är det stor risk att vi hamnar utanför de större stråken när utvecklingen börjar ta fart.

Norrbotniabanan skulle också halvera restiderna efter Norrlandskusten med betydande regionförstoring som följd. För exempelvis Skellefteås del skulle arbetsmarknadsområdet växa från dagens ca 80 000 personer till över 300 000 personer.

Det finns även en mycket stark vilja att förverkliga Norrbotniabanan i både Norr- och Västerbotten och det gäller såväl offentliga institutioner, näringsliv som vanliga medborgare. För att samla regionen bildades 2009 ett särskilt bolag – Norrbotniabanan AB. Orsaken till detta var att ge det fortsatta arbetet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform, men också för att markera allvaret gällande länens ambition och engagemang för att genomföra projektet.

Därför är det viktigt att regeringen inleder diskussioner med berörda regioner och intressenter så som Norrbotniabanan AB, för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande. Som läget är just nu saknar Norrbotniabanan en motpart att diskutera med, vilket är olyckligt. Viljan att hitta en lösning för banans genomförande är stark och det finns även en stor öppenhet att diskutera olika möjliga finansieringslösningar. Det är värt att ta på allvar.

Detta bör riksdagen ge regeringen tillkänna.

Stockholm den 30 september 2013

Helena Lindahl (C)

Maria Lundqvist-Brömster (FP)