SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2774

av Julia Algotsson m.fl. (C)

Förverkligande av Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör titta på alternativa finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning bör ske på samma sätt som upplägget med Botniabanan, en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att snarast ge Trafikverket i uppdrag att forcera plan- och byggarbetet för hela sträckan för att möjliggöra kortast möjliga byggtid (detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr) samt att det är viktigt att också sätta ett målår för banans färdigställande, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Trafikverket, som sköter järnvägar och vägar i Sverige, konstaterar i sin investeringsplan fram till 2033 att behoven och önskemålen är betydligt större än tillgången på medel.

Under många årtionden har infrastrukturen försummats, vilket har blivit allt tydligare. 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 Botniska korridoren. Det är ett infrastrukturstråk som sedan år 2013 ingår i det europeiska stomnätet för järnväg samt sedan 2021 ingår i en av de nio stomnätskorridorerna, vilka EU:s medlemsstater sagt ska prioriteras för färdigställande senast år 2030. Idag fattas den sista länken i Botniska korridoren, 27 mil järnväg mellan Umeå och Luleå, den så kallade Norrbotniabanan.

Beslutet från EU-kommissionen 2013 att ge TEN T-status till Botniska korridoren har, efter hårt arbete av berörda parter i norr, resulterat i att EU 2015 godkände en ansökan om medfinansiering med 100 miljoner kronor för att färdigställa järnvägsplanerna för den första etappen av Norrbotniabanan – det vill säga sträckan mellan Umeå och Skellefteå. Resterande 100 miljoner medfinansieras via de regionala transportplanerna i Västerbotten och Norrbotten. Detta är en extremt viktig faktor och framgång vad gäller tillskott av medel. Järnvägsplanerna mellan Umeå och Dåva, cirka 12 km har vunnit laga kraft sedan tidigare och bygget pågår. Resterande järnvägsplaner till Skellefteå fastställdes av Trafikverket den 26 oktober 2022, men överklagades till regeringen. Efter drygt ett års prövning den 7 december 2023 gav regeringen laga kraft till planerna, men fortfarande väntar Trafikverket på ett byggstartsbeslut från regeringen. Byggstartsbeslutet behövs för att Trafikverket ska kunna lyfta finansiering till bygget. Det finns en farhåga att det finns luft i systemet. Ett avgörande av de överklagade järnvägsplanerna efter 3–6 månader och ett omedelbart byggstartsbeslut när planerna vann laga kraft hade kunnat starta bygget redan hösten 2023. Nu kommer byggstarten i bästa fall under 2025, men det är oroande att inte veta varför regeringen tagit ovanligt mycket tid för att avgöra de överklagade järnvägsplanerna och ge ett byggstartsbeslut.

Förra året erhöll Trafikverket ytterligare medfinansiering från EU, drygt 80 miljoner, för detaljprojektering och fältundersökningar på sträckan mellan Ytterbyn och Grand-

bodarna. Det finns även framtida möjligheter att via EU ansöka om medfinansiering och erhålla upp till 30 % av byggkostnaderna.

Norrbotniabanan ingår nu i sin helhet i den nationella infrastrukturplanen för åren 2022–2033. Med tanke på att bygget söderifrån pågår för fullt, att bygget på resterande sträcka upp till Skellefteå kan påbörjas inom kort, att EU medverkat genom medfinansiering och att Trafikverkets organisation nu arbetar med hela sträckan mellan Umeå och Luleå, är det av största vikt att arbetet inte stannar av utan intensifieras med byggnation från både norr och söder. Viktigt är också att regeringen tillsammans med Trafikverket sätter ett målår då banan ska stå klar. Det sistnämnda för att kommuner, regioner och operatörer ska kunna planera när resecentrumen ska stå klara och när de nya fordonen ska vara på plats.

En finansieringslösning för hela banan

En möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan skulle kunna vara att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta. Ett förslag som i sammanhanget kan begrundas är att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning sker på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa som motiveras av de gigantiska investeringar som näringslivet gör i norra Sverige. De flesta partier nationellt ställer sig positiva till investeringen, inte minst för att klara av kompetensförsörjningen och de ökande godstransporterna i samband med näringslivets investeringar. En upplåning för snabbare och effektivare genomförande innebär dessutom att man minskar risken för ett ineffektivt byggande och därmed högre kostnader.

Viktigt att arbetet intensifieras

Norrbotniabanan är oerhört viktig för att klara kompetensförsörjningen i norr när tusentals nya arbetstillfällen skapas och näringslivet investerar. Man behöver tänka bredare, säger regeringens samordnare för de stora investeringarna, Peter Larsson, som räknar med ett befolkningstillskott på 100 000 personer i de två nordligaste länen till år

2035. Det är alltså lätt att förstå vikten av att Norrbotniabanan färdigställs så fort som möjligt.

För att intensifiera arbetet måste Norrbotniabanan AB och de berörda regionerna kunna jobba vidare med den ekonomiska delen. Därför är det viktigt att regeringen exempelvis utser en enskild förhandlingsperson som kan jobba med att lösa finansieringen av hela banan.

Behov, utmaningar och möjligheter

Idag får industrierna i norra Norrland förlita sig på den enkelspåriga stambanan genom övre Norrland som är över 100 år gammal. Inga möjligheter finns att leda om trafiken till annat elektrifierat spår. Stambanan har dessutom 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.

Industrin har länge varit i behov av mer kapacitet på järnväg och en robustare järnvägsinfrastruktur med bland annat möjligheter till omledning till annat elektrifierat spår. Nu när basindustrin med flera gör investeringar på över 1 400 miljarder i Västerbotten och Norrbotten behövs ökad kapacitet och högre leveranssäkerhet. Industrin i norra Sverige står redan idag för en betydande del av Sveriges nettoexportvärde och behöver en infrastruktur som är kostnadseffektiv. Basindustrin i norr är också central i arbetet för att minska CO_2-utsläppen, men en förutsättning för att den ska lyckas med detta arbete är en förbättrad infrastruktur.

Dessutom är Norrbotniabanan en viktig satsning för Europa, vilket den beviljade medfinansieringen är ett tecken på och något som EU-kommissionen uttrycker. Norrbotniabanan binder samman Europas järnvägsnät med Finland och Norge i norr och söderut med Europa.

Norrbotniabanan blir av stor vikt för att klara kompetensförsörjningen i norr – inte minst med anledning av de gigantiska investeringarna. Banan halverar 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 samt öka attraktiviteten för hela kuststråket, vilket är av stor betydelse för att

klara kompetensförsörjning i samband med den etablerade batterifabriken i staden. Men världen tar inte slut i och med landsgränserna i norr. Efter bågen runt Bottenviken bor det över 600 000 människor, och finska Uleåborg ligger bara 13 mil från gränsen och är en växande stad som har stort universitet och en blomstrande it industri. Med järnvägen kan du nå universitetet i Uleåborg på två timmar från Luleå och på den svenska sidan kan du med Norrbotniabanan nå inte bara ett utan tre universitet (LTU, UmU och SLU) på 45 minuter oavsett var du befinner dig på banan. Banan har också stor betydelse i det förändrade geopolitiska läget, inte minst ur försvarssynpunkt.

Stor enighet om Norrbotniabanan

Det finns en mycket stark vilja att förverkliga Norrbotniabanan från såväl EU som Norrbotten och Västerbotten, och det gäller både offentliga institutioner, näringsliv och vanliga medborgare. Med anledning av näringslivets gigantiska investeringar i norr är insikten att detta projekt skapar mervärden och tillväxt för hela Sverige.

Därför är det viktigt att regeringen inleder diskussioner med berörda regioner och intressenter såsom Norrbotniabanan AB och Trafikverket, för att skyndsamt hitta finansieringslösningar och organisering för Norrbotniabanans förverkligande.

Viljan att hitta en lösning för banans genomförande är stark, och det finns även en stor öppenhet när det gäller att diskutera olika möjliga finansieringslösningar. Det är värt att ta på allvar.

Julia Algotsson (C)

Anne-Li Sjölund (C) *Magnus Haara (C)*