

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:2545

av Helena Lindahl och Per Åsling (C)

Norrbotniabanans förverkligande

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. 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 låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska undersöka möjligheterna att Norrbotniabanan, och då i första hand sträckan Umeå–Skellefteå, ska finnas med i den nationella infrastrukturplanen 2017–2028.

### **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 medel. Trots att alliansregeringen satsat stora pengar, behövs det mer.

Under många årtionden har infrastrukturen försummats 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 Botniska korridoren – ett infrastrukturstråk som även av EU-kommissionen, efter en ansökan från alliansregeringen, också nu prioriteras som ett viktigt stråk för Europa. Idag fattas 27 mil järnväg innan den Botniska korridoren är hopbyggd – sträckan mellan Umeå och Luleå – den så kallade Norrbotniabanan.

Beslutet från EU-kommissionen att ge TEN-T-status till Botniska korridoren innebär att Norrbotniabanan kan få en medfinansiering på upp till 50 % för planeringskostnader och upp till 30 % för byggarbetskostnader. Detta är en extremt viktig faktor och framgång vad gäller tillskott av medel.

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.

### **AP-fonderna kan förstärka svensk infrastruktur**

En möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan och andra viktiga infrastruktursatsningar är att låta de statliga allmänna pensionsfonderna investera mer i infrastruktur. Fungerande transporter är en förutsättning för ekonomisk tillväxt. Att låta AP-fonderna placera pengar i svensk 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, utmaningar och möjligheter**

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. De 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 Ryssland finns stora tillgångar på råvaror så som skog, malm och mineraler. För att dessa resurser ska kunna nyttjas är en effektiv infrastruktur nödvändigt. 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. 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. En norrbotniabana skulle göra det möjligt att åka mellan universiteten i Luleå och Uleåborg på cirka två timmar. En annan intressant aspekt är att det från Luleå är närmare till Murmansk än till Stockholm. I regionen Murmansk finns tolv städer och över en och en halv miljon människor.

### **Stor enighet om Norrbotniabanan i norr**

Det finns 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 såsom Norrbotniabanan AB, för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotniabanans förverkligande. Detta är nu möjligt genom det beslut om statliga förhandlingspersoner för bl.a. norra Sverige som den tidigare alliansregeringen tagit. Det är ett välkommet beslut som innebär att Norrbotniabanan AB har en motpart att diskutera med. 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.

*Helena Lindahl (C)*

*Per Åsling (C)*