

## Motion till riksdagen 2020/21:3178

av **Helena Lindahl och Linda Modig (båda C)**

# Förverkligande av Norrbotniabanan

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska inleda diskussioner med berörda regioner och intressenter för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för hela Norrbotniabanan förverkligande, exempelvis via en lånefinansieringslösning eller genom att låta kapital från de allmänna pensionsfonderna investeras i svensk transportinfrastruktur, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör intensifiera sitt arbete gällande Norrbotniabanan och ge klartecken till att påbörja järnvägsplaneringen mellan Skellefteå och Luleå så att regeringen fullföljer sitt åtagande gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska utse en enskild förhandlingsperson för att lösa finansieringen av hela banan och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Trafikverket, som sköter järnvägar och vägar i Sverige, konstaterar i sin investeringsplan fram till 2029 att behoven och önskemålen är betydligt större än tillgången på medel. Trots att Alliansregeringen satsade 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 den 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 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 delsträckan 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. Vidare finns det även framtida möjligheter att via EU ansöka om medfinansiering på upp till 30 % av byggarbetskostnaderna.

Dock har Norrbotniabanan inte i sin helhet prioriterats i den nationella infrastrukturplanen för åren 2018–2029. Med tanke på de resurser som redan nu satsats i form av medel och arbete och med tanke på att medfinansiering för järnvägsplanering erhållits via EU, är det av största vikt att arbetet inte stannar av.

### **Enskild förhandlingsperson – en nödvändighet**

Norrbotniabanan kommer att generera ca 10 000 årsarbeten och blir en viktig stimulansåtgärd post Corona. För att intensiviera arbetet måste Norrbotniabanan AB och de berörda regionerna kunna jobba vidare med den ekonomiska delen. Därför är det viktigt att regeringen utser en enskild förhandlingsperson som kan jobba med att lösa finansieringen av hela banan.

### **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 inte bara i utländsk infrastruktur utan även i svenska vägar

och järnvägar skulle därför både långsiktigt bidra till 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 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.

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. Basindustrin i norr är också centrala i arbetet för att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen, men en förutsättning för att de ska lyckas med detta arbete är en förbättrad infrastruktur.

Dessutom är Norrbotniabanan 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, vilket skulle vara av stor betydelse för den kompetensförsörjning som kommer att bli

nödvändig vid etableringen av en kommande batterifabrik 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. 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 från såväl EU som Norr- och Västerbotten och det gäller både offentliga institutioner, näringsliv som vanliga medborgare. För att samla regionen bildades 2008 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. 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)*

*Linda Modig (C)*