

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2023-09-21
Besvaras senast
2023-10-05

Till statsrådet Andreas Carlson (KD)

2023/24:18 Norrbotniabanans framtid

Längs Norrlandskusten pågår arbetet med att bygga ut järnvägen i syfte att få till en robust infrastruktur som kan säkerställa goda person- och godstransporter. Norr om Umeå har första delsträckan av Umeå–Skellefteå påbörjats, och de återstående sex delsträckorna är sedan förra året klara för att gå in i upphandling och produktion. Sträckan Skellefteå–Luleå är i planeringsstadiet. Norra stambanan är på detta sätt på väg att få en helt nödvändig avlastning. Dess ålderdomliga standard uppfyller på intet sätt de moderna krav som kan ställas på järnvägsinfrastruktur i dag. Med sina enkelspår kan den på intet sätt klara av att möta den efterfrågan på spår som allmänheten och näringslivet i dag har. Norrbotniabanan kommer tillsammans med Botniabanan att innebära ett stort lyft för norra Sverige med tåg med hastigheter på 250 kilometer per timme och stabila hastigheter för godstågen. Det är också en förutsättning för att få till spår som möter EU:s krav för stamnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet som sträckan ingår i med målår 2030.

Sedan förra året står arbetet med de kommande sex delsträckorna på första delen av Norrbotniabanan still. Järnvägsplanerna är överklagade. Det återstår ett beslut från regeringen. Men från regeringens sida är det tyst. Detta innebär att för norra Sverige helt avgörande projekt gått i stå. Det hade behövts beslut nu i september 2023 för att vi inte ska få ytterligare år av förseningar. Varje dag som går drabbar norra Sveriges utveckling.

Merparten av överklagandena av järnvägsplanerna handlar om samernas intressen och den konflikt som dragningen innebär för rennäringen. Hur ska rendrivningen ner till de kustnära områdena under vintern kunna ske utan att det blir stora problem för verksamheten? Hur ska intrången i samernas intressen ekonomiskt kompenseras, och hur kan Trafikverket under byggtiden och efter färdigställandet göra den nya infrastrukturen acceptabel för alla parter?

Den 19 september i år tillskrev länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbotten regeringen att man måste hitta en lösning. Till Trafikverket framfördes samma önskemål för två år sedan. Det som framförs är bland annat att reglerna för vad Trafikverket kan lägga in i sina projekt för att lösa rennäringens problem, däribland frågan om uppsamlingshagar, bör ändras. Man vill också att frågan om ekonomisk kompensation för betesbortfall och andra merkostnader ska kunna lösas och att kompensation ska kunna ske retroaktivt för de delar av

Norrbotniabanan som är eller blir fastställda. Detta krävs för att snabbt kunna få igång Norrbotniabanan.

Mina frågor till statsrådet Andreas Carlson är med anledning av detta:

1. Avser regeringen att ändra de regler för vad Trafikverket får bekosta och därmed skapa möjlighet till retroaktiv kompensation inom ramen för projekt som Norrbotniabanan?
2. Avser regeringen att inom rimlig tidsrymd fatta beslut om att ge klartecken för Norrbotniabanans järnvägsplaner avseende sträckan Dåva–Skellefteå?

.....

Daniel Helldén (MP)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren