

## Motion till riksdagen 2017/18:1498

av **Helena Lindahl (C)**

# Snabbare förverkligande av Norrbotniabanan

---

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska säkerställa att den naturliga startsträckan Umeå–Skellefteå ska finnas med som en tidig och prioriterad satsning i den nationella infrastrukturplanen 2018–2029 och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör deklarerar målsättningen att fullfölja åtagandet gentemot EU som innebär att Norrbotniabanan i sin helhet ska vara färdigställd 2030 enligt EU-förordningen 1315/2013 och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillsätta en särskild förhandlingsperson med syftet att tillsammans med Trafikverket och berörda regioner och intressenter forcera planarbetet samt att söka finansieringslösningar för ett snabbt förverkligande av Norrbotniabanan i sin helhet, exempelvis via en lånefinansieringslösning där upplåning från de allmänna pensionsfonderna övervägs och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Trafikverket, som ansvarar för drift, underhåll och investeringar av den statliga transportinfrastrukturen, föreslår glädjande nog att byggandet av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå ska påbörjas under kommande planperiod åren 2018–2029. Samtidigt innebär förslaget att det enbart är delen Umeå–Skellefteå som avses under planperioden samt att endast 7 miljarder kronor av de totalt 13 miljarder kronor som krävs för detta avsnitt ryms under planperioden. Detta innebär att utbyggnadstakten blir utomordentligt långsam och ett färdigställande av Norrbotniabanan i sin helhet mellan Umeå och Luleå riskerar att skjutas fram mot perioden 2035–2040.

Detta leder till en uppenbar risk att kuststråket Gävle–Luleå under lång tid inte kommer att kunna ha en sammanhållen och funktionell järnväg som tillgodoser

näringslivets behov av snabba och robusta person- och godstransporter, som i sin tur stärker både nationens och de berörda regionernas konkurrenskraft.

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 näringsliv är att slutföra byggnationen av de olika beståndsdelarna i den Botniska korridoren. Norrbotniabanan är en 27 mil lång del av denna korridor och Norrbotniabanan är också definierad som en flaskhals i EU:s stamnät för järnväg, vilket tillkom efter en ansökan från alliansregeringen. Genom att Norrbotniabanan ingår i EU:s stamnät för järnväg finns också goda möjligheter att söka medfinansieringsmedel från EU:s särskilda fond för detta, ”Connecting European Facility”. Hittills har detta resulterat i att EU år 2015 godkände en ansökan om medfinansiering med 100 miljoner kronor för att färdigställa järnvägsplanerna för den första delsträckan av Norrbotniabanan – delen 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. När beslut om byggande och finansiering av Norrbotniabanan väl fattats kan man ansöka om medfinansiering på upp till 50 % av planeringskostnaden och upp till 30 % av byggkostnaden. Vi räknar med att det ska finnas framtida möjligheter till medfinansiering via EU.

## Enskild förhandlingsperson – en nödvändighet

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 år 2008 ett särskilt bolag – Norrbotniabanan AB. Motivet var att ge det fortsatta arbetet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform, men också för att markera allvaret gällande de berörda länens ambition och engagemang för att genomföra projektet.

När Trafikverkets förslag väl följts upp genom fastställande av nationell plan för transportsystemet 2018–2029, som innebär att Sverige påbörjar en utbyggnad av Norrbotniabanan, bör därför inriktningen vara att Norrbotniabanan i sin helhet ska genomföras så snabbt som möjligt. Detta bör bland annat ske genom att Trafikverket ges ett särskilt uppdrag av regeringen att forcera genomförande av nödvändiga planinsatser. Vidare bör regeringen utse en särskild förhandlingsperson i syfte att finna finansieringslösningar som innebär upplåning av investeringsmedel till en långsiktigt stabil räntesats. Detta kan ske genom flera olika alternativ, varav möjligheten till upplåning via allmänna pensionsfonder bör vara ett av alternativen som prövas.

Motivet att pröva möjligheten till en finansieringslösning för Norrbotniabanan och andra viktiga infrastruktursatser via de statliga Allmänna Pensionsfonderna är logisk. Detta då fungerande långsiktigt hållbara transporter är en mycket viktig förutsättning för ekonomisk tillväxt. Därför bör AP-fonderna tillåtas placera sina pengar även i svenska systemutvecklande infrastrukturprojekt.

Ett argument i sammanhanget mot lånefinansiering av transportinfrastruktur brukar vara att detta låser upp handlingsfriheten för kommande generationer. Men det omvända argumentet är rimligtvis lika rimligt; att uteblivna långsiktigt hållbara transportlösningar minskar kommande generationers möjlighet till tillväxt, god miljö och säkerhet.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

*Helena Lindahl (C)*