

Motion till riksdagen
2012/13:T301

av **Helena Lindahl (C)**

Norrbotniabanans finansiering och 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.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över möjligheten att låta intäkterna från försäljningarna av statliga bolag investeras i infrastruktur såsom Norrbotniabanan, Inlandsbanan och andra viktiga infrastrukturobjekt som i dag saknar finansiering.¹

Fel! Okänt namn på

¹ Yrkande 2 hänvisat till FiU.

Motivering

Infrastrukturen är eftersatt i Sverige och behoven är stora i hela landet, och trots att regeringen satsat stora pengar behövs det mer.

En mycket viktig satsning för Sverige, skogs- och gruvnäringen är att slutföra byggnationen av Botniska korridoren – ett infrastrukturstråk som, efter en ansökan från regeringen, också nu prioriteras som ett viktigt stråk för Europa och det av EU-kommissionen. Idag fattas 26 mil järnväg innan 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 20–30 %. Detta är en extremt viktig faktor och framgång vad gäller tillskott av medel.

Det har redan flaggats för att Norrbotniabanan inte kommer att finnas med i den kommande nationella infrastrukturplanen för åren 2014–2025. Med tanke på de resurser som redan nu satsats i form av medel och arbete är det av största vikt att arbetet inte stannar av.

En möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan och andra viktiga infrastruktursatsningar är att intäkterna från försäljningar av statliga företag skulle kunna satsas på infrastruktur. I stället för att skriva ned statsskulden kan man ge tillbaka pengarna till skattebetalarna genom att just bygga ut ex mer järnvägar. Med en försäljning av de bolag som listats av regeringen skulle vi kunna få mellan 100 och 200 mil ny järnväg.

Just försäljningen av statliga bolag har varit en viktig del av regeringens ekonomiska politik som bl a innebär att minska statsskulden. Det är självklart viktigt, men med tanke på att Sverige har en av de lägsta statsskuldena i Europa skulle eventuella kommande försäljningar istället kunna bidra till att bygga Norrbotniabanan samt upprusta infrastrukturnätet.

Idag får industrierna i norra Norrland förlita sig på stambanan som är byggd på 1800-talet. Stambanan har tvära kurvor och branta lutningar, vilket gör att hastigheten är låg och enkelspåret gör att risken för störningar är stor. Stambanan har dessutom nått kapacitetstaket och duger inte som ett effektivt och långsiktigt hållbart alternativ för godstransporterna i norra Norrland.

Norrbotniabanan skulle bidra med att öka kapaciteten, minska sårbarheten och sänka transportkostnaderna med 30 %. 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.

Det finns en mycket stark vilja att förverkliga Norrbotniabanan inom regionen och det gäller såväl, kommuner, regioner och landsting, näringsliv som vanliga medborgare. För att samla regionen bildades 2009 ett särskilt bolag – Norrbotniabanan AB. Syftet var främst att ge det fortsatta arbetet en tydlig juridisk och organisatorisk plattform och att tydligt markera allvaret i länens egen ambition och engagemang för att genomföra projektet. Bolagets uppgift är bl a att svara för tänkbara finansieringslösningar för planering, byggande och drift av banan och diskussioner med

Fel! Okänt namn på

- ? kommunerna och landstingen samt ev. industriföreträdare om deras insatser och ansvar
- ? presumtiva finansiärer och entreprenörer av byggandet av banan och
- ? staten angående finansiering och statliga garantier för projektet.

Därför är det viktigt att regeringen inleder diskussioner med berörda regioner och intressenter så som Norrbotten AB för att skyndsamt hitta finansieringslösningar för Norrbotten ABs förverkligande. Som läget är just nu saknar Norrbotten AB en motpart att diskutera med, vilket är olyckligt. Särskilt när viljan att hitta en lösning från den regionala sidan är stark och det finns en stor öppenhet att överväga många olika typer av finansieringslösningar.

Stockholm den 28 september 2012

Helena Lindahl (C)