

## Motion till riksdagen 2021/22:3925

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 skyndsamt bör titta på finansieringslösningar för Norrbotniabanas förverkligande, exempelvis genom att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas kosta, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör överväga att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning sker på samma sätt som upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa – och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör intensifiera sitt arbete gällande Norrbotniabanan och snarast ge klartecken till Trafikverket att forcera planarbetet för hela sträckan för att i sin tur möjliggöra kortast möjliga byggtid – detta för att nyttorna ska falla ut tidigt och matcha de gigantiska investeringar som görs i norr – 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.

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 skogs- och gruvnäring är att slutföra byggnationen av Botniska korridoren. Det är ett infrastrukturstråk som numera ingår i det europeiska stornätet för järnvägen och prioriteras som ett viktigt stråk för Europa.

Idag fattas 27 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 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 etappen 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 och erhålla upp till 30 % av byggkostnaderna.

Dock har Norrbotniabanan inte i sin helhet prioriterats i den nationella infrastrukturplanen för åren 2018–2029. Med tanke på bygget söderifrån och de resurser som satsats i form av medel, medfinansiering från EU och Trafikverkets arbete med genomförande är det av största vikt att arbetet inte stannar av. Ett halvt projekt ger dålig utdelning av nyttorna.

## En finansieringslösning för hela banan

En möjlig finansieringslösning för Norrbotniabanan skulle kunna vara att staten, via Riksgälden, lånar upp hela den summa som banan beräknas att kosta. Ett förslag som i sammanhanget kan begrundas är att ge bolaget Norrbotniabanan AB i uppdrag att tillsammans med Trafikverket ansvara för samt genomföra projektet fullt ut och att återbetalning sker på samma sätt som för upplägget med Botniabanan – en återbetalningsmodell där infrastrukturbudgeten under en viss tid belastas med en årligt återkommande summa som motiveras av de gigantiska investeringar som näringslivet gör i norra Sverige. De flesta partier nationellt ställer sig positiva till investeringen, inte minst för att klara av kompetensförsörjningen och de ökande godstransporterna. Till detta kan läggas att räntan just nu är låg. En upplåning för snabbare och effektivare genomförande innebär dessutom att man minskar risken för ett ineffektivt byggande och därmed högre kostnader.

## Viktigt att arbetet intensifieras

Norrbotniabanan är oerhört viktig för att klara kompetensförsörjningen i norr när tusentals nya arbetstillfällen skapas och näringslivet investerar. Man behöver tänka bredare säger regeringens samordnare för de stora investeringarna, Peter Larsson, som räknar med ett befolkningstillskott på 100 000 personer i de två nordligaste länen till år 2035. Det är alltså lätt att förstå vikten av att Norrbotniabanan färdigställs så fort som möjligt.

För att intensifiera arbetet måste Norrbotniabanan AB och de berörda regionerna kunna jobba vidare med den ekonomiska delen. Därför är det viktigt att regeringen exempelvis utser en enskild förhandlingsperson som kan jobba med att lösa finansieringen av hela banan.

## 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 något 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.

Industrin har länge varit i behov av mer kapacitet på järnväg och en robustare järnvägsinfrastruktur med bland annat möjligheter till omledning till ett annat elektrifierat spår. Nu när basindustrin med flera gör investeringar på över 700 miljarder i Västerbotten och Norrbotten behövs en ökad kapacitet och högre leveranssäkerhet. Industrin i norra Sverige står redan idag för en betydande del av Sveriges nettoexportvärde och behöver en infrastruktur som är kostnadseffektiv. Basindustrin i norr är också central 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 Norrbotten en viktig satsning för Europa och detta är också något som EU-kommissionen noterat. I exempelvis nordvästra Ryssland finns stora tillgångar i form av råvaror såsom skog, malm och mineraler. För att dessa resurser ska kunna nyttjas är en effektiv infrastruktur nödvändig. Norrbotten skulle binda samman Europas järnvägsnät med Finland och med nordvästra Ryssland på ett effektivt sätt. Om satsningen på Norrbotten uteblir är det stor risk att vi hamnar utanför de större stråken när utvecklingen börjar ta fart.

Norrbotten blir av stor vikt för att klara kompetensförsörjningen i norr – inte minst med anledning av de gigantiska investeringarna. Banan halverar restiderna efter norrlandskusten med en 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 ett stort universitet och en blomstrande it-industri. Med järnvägen kan du nå universitetet i Uleåborg på två timmar från Luleå och på den svenska sidan kan du med Norrbotten nå tre universitet (LTU, UME och SLU) på 45 minuter oavsett var du befinner dig på banan. 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 Norrbotten

Det finns en mycket stark vilja att förverkliga Norrbotten från såväl EU som Norrbotten och Västerbotten och det gäller både offentliga institutioner, näringsliv och vanliga medborgare. Med anledning av näringslivets gigantiska investeringar i norr är insikten att detta projekt skapar mervärden och tillväxt för hela Sverige.

Därför är det viktigt att regeringen inleder diskussioner med berörda regioner och intressenter såsom Norrbotniabanan AB och Trafikverket för att skyndsamt hitta finansieringslösningar och organisering 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)*