

Motion till riksdagen 2023/24:509

av **Jörgen Berglund m.fl. (M)**

En modern järnväg längs hela Norrlandskusten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sveriges utveckling begränsas av undermålig järnväg i norra Sverige. Dagens enkelspår mellan Gävle och Härnösand och avsaknaden av järnväg mellan Umeå och Luleå stryper utvecklingen. Sverige behöver en ny modern järnväg för snabbare, tyngre och längre tåg. För mindre än 60 miljarder skulle vi redan till år 2030–2035 kunna få 75 mil modern järnväg hela vägen mellan Gävle och Luleå.

Industrin investerar mer än 1 000 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Industrin i vår region ligger i framkant i klimatomställningen; skogsindustrin levererar innovativa biobaserade lösningar och stål- och tillverkningsindustrin är världsledande i att minska utsläppen.

I ett underlag till regeringen konstaterar Trafikverket att pengarna bara räcker till att lappa och laga, inte att bygga klart redan påbörjade sträckor. Detta drabbar Norrlandskusten hårt och påverkar utvecklingen i hela landet. Sveriges längsta flaskhals, mellan Gävle och Härnösand, skulle inte byggas bort och pengarna skulle bara räcka till halva Norrbotniabanan.

Botniabanan, som stod klar 2010, har betytt enormt mycket för utvecklingen. Byggstarten av Norrbotniabanan är också en viktig milstolpe, liksom de beslutade och pågående satsningarna i noderna Sundsvall och Gävle – men så länge resterande sträckor mellan Gävle och Härnösand inte åtgärdas och Norrbotniabanan lämnas halvklar kommer systemeffekterna av redan gjorda investeringar att utebli. Det gods

som skulle kunna transporteras via järnväg hela vägen från Luleå och söderut längs kusten kommer fortsätta att gå på lastbil genom hela Sverige.

Behovet av specialkompetens är en avgörande fråga för många företag. Förbättrade pendlingsmöjligheter och kortare restider tack vare tåg som går i 250 km/h är en förutsättning för näringslivets expansion.

Godstransporterna kommer enligt Trafikverkets centrala prognoser att öka med 50 procent till 2040. Under samma tid kommer personresorna att öka med 28 procent och befolkningmängden med 16 procent. Trots att Trafikverkets trafikprognoser pekar på kraftiga ökningskommer myndigheten till slutsatsen att inga nya investeringar ska göras i infrastrukturen, samtidigt som riksdagen har beslutat att Sverige ska bli världens första klimatneutrala välfärdsland senast 2045. Denna ekvation går inte ihop.

Att få en modern kustjärnväg som binder samman Botniabanan söderut skulle kosta ungefär 30 miljarder, utöver det som ligger i nuvarande plan. Att färdigställa Norrbottenbanan hela vägen till Luleå skulle kosta ytterligare 23 miljarder. Eftersom sträckan är utpekad som stomnät finns dessutom möjligheter till 30 procents medfinansiering från EU.

Detta är en av de mest kostnadseffektiva infrastrukturåtgärderna och genererar många samhällsnyttor:

- Restiderna halveras och pendlingsmöjligheterna längs kusten från Gävle och norrut förbättras.
- Kvinnor gynnas särskilt av de förbättrade pendlingsmöjligheterna.
- Kostnaderna för godstransporterna minskas kraftigt, näringslivets konkurrenskraft stärks.
- Överflyttning från väg till järnväg och sjöfart underlättas.
- Städer som exempelvis Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå och Luleå får snabb järnväg, ett funktionellt alternativ till flyget. Det skapar en robusthet inför framtiden.
- Fler människor kan resa fossilfritt. 1 miljon resor kommer varje år att tas med tåg istället för flyg.

Med anledning av ovanstående behöver därför regeringen i nästa nationella transportplan särskilt beakta behovet av en modern järnväg längs hela Norrlandskusten, och vi vill att riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Jörgen Berglund (M)

Viktor Wärnick (M)

Lars Beckman (M)

Edward Riedl (M)