SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1489

av Samuel Pettersson m.fl. (S)

Nattåg till Norrbotten

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att se upphandling av nattågstrafik i en större helhet än enskilda sträckor och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige är fantastiskt och vidsträckt. Tågtrafiken är många gånger väl utbyggd och ett viktigt transportslag som knyter ihop vårt land, ger möjlighet till exempelvis arbetspendling och familjeutflykter och är en viktig del av vår besöksnäring. Tåg är dessutom ett klimatsmart resesätt som ligger helt rätt i tiden. Omställningen till mer klimatsmart resande måste påskyndas.

Varje dag körs nattåg mellan norr och söder i vårt land. Det är bra men också något som kan bli så mycket bättre. För när det gäller såväl standard på vagnar som prissättning samt punktlighet för nattågen som trafikerar Norrland finns mer att önska.

Under förra mandatperioden halverade den moderatledda Tidöregeringen nattågstrafiken mellan Stockholm – Narvik. För många orter i norra Norrbotten är nattågen den enda fungerande kollektiva förbindelsen med övriga landet. I exempelvis Abisko saknas i praktiken alternativ kollektivtrafik under stora delar av året. Nattågen är

därför avgörande för människors möjlighet att bo och arbeta i området, för besöksnäringen och för företag som verkar längs Malmbanan.

Samtidigt passerar malmtåg från gruvnäringen dygnet runt på samma bana. Staten tjänar stora pengar på de naturresurser som transporteras från Norrbotten, men när det gäller grundläggande samhällsservice som fungerande persontrafik verkar de människor som bor och arbetar längs banan gång på gång få stå tillbaka.

Incitamentet för det klimatsmarta åkandet med nattåg från de nordligare delarna av landet är i dagsläget inte nog stort. Priserna skiljer sig från flygets till det negativa, restiden är många gånger den tiodubbla och standarden på såväl kupéer som serviceutbud är allt annat än tipptopp. Saker som samlat varken främjar tågpassion eller reslust.

Samtidigt finns det en berättigad kritik också mot upphandlingarna som gjorts av nattågstrafiken på Norrlandssträckorna där exempelvis möjligheten till nattågsträckan Göteborg–Riksgränsen inte längre finns. Detta är en försämring av den statliga upphandlingen av nattågstrafiken som behöver förändras, såväl för en växande inhemsk besöksnäring som för en växande arbetsmarknad med den gröna omställningen i norr. Nästa upphandling av nattågstrafiken måste innehålla fungerande nattåg på sträckan såväl Stockholm–Riksgränsen som Göteborg–Riksgränsen. Även tågförbindelserna mellan Sverige och Finland behöver stärkas och utvecklas.

Det är både fascinerande och sorgligt att resa inom Sveriges gränser och se skillnaderna i villkor. Besökare, ofta fjällvandrare, från södra Sverige ser kanske den bristfälliga standarden på en del av nattågstrafiken som något exotiskt som de upplever en gång per år. Men för andra är det en vardag som gör att tågtrafiken inte alltid mäter sig med andra trafikslag.

Rimligt att önska vore att den av statliga bolag ägda och/eller drivna nattågstrafiken var standardiserad i så mån att det på en perrong på Stockholms central inte utifrån tågets utseende går att avgöra om det ska avgå söderut eller norrut. Slitna vagnar och kupéer bör rustas upp eller ersättas och fordonsparken som helhet bör ses över. De statliga bolagen bör ges i uppdrag att se över hur de uppfyller önskemålen om likvärdighet i hela landet i denna fråga.

Samuel Pettersson (S)

Fredrik Lundh Sammeli (S) *Ida Karkiainen (S)*