

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:735

av Emil Källström (C)

Infrastruktur i och kring Västernorrland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om järnväg i och kring Västernorrlands län samt om att se över möjligheten till offentlig-privat samverkan för att finansiera infrastrukturprojekt och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Infrastruktur i allmänhet och järnväg i synnerhet fungerar enligt principen att en kedja inte är starkare än sin svagaste länk. För att norrländsk exportindustri ska kunna leverera sina produkter till kund räcker det inte att den norrländska infrastrukturen fungerar – lika viktigt är det att godset kan passera exempelvis Hallsberg, Öresund och till Göteborgs hamn.

Icke desto mindre finns ett antal angelägna projekt i och kring Västernorrlands län som genomförda skulle bidra till bättre flöden av resande och gods till fromma för hela Sveriges utveckling.

Ostkustbanan

Botniabanan och Ådalsbanan mellan Härnösand och Umeå trafikeras nu för fullt. Helt nya förutsättningar för järnvägstrafiken har skapats längs Norrlandskusten. Tillsammans med Ostkustbanan bildar Ådalsbanan och Botniabanan en kustjärnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter.

Detta har även inneburit en ökad trafikering av Ostkustbanan som redan idag är en av Sveriges mest belastade enkelspår med så många tågset att det föreligger ett behov av

dubbelspår. Redan nu görs åtgärder för att öka kapaciteten på Ostkustbanan. Detta är positivt, men inte tillräckligt. Regeringen bör prioritera en snabbare utbyggnad med det självklara målet om dubbelspår och ny järnväg hela sträckan Gävle–Härnösand.

Ådalsbanan mellan Långsele och Västerasby

En annan nödvändig investering är en upprustning av Ådalsbanan mellan Långsele i Sollefteå kommun och Västerasby i Kramfors kommun. En modernare bana vore mycket viktig för att skapa ett robustare järnvägsnät eftersom den fungerar som en länk mellan stambanan och kustjärnvägen.

Bansträckningen vore även viktig för de inomnorrländska kommunikationerna och bland annat medge tågtrafik på sträckan Umeå–Trondheim via bland annat Örnsköldsvik och Östersund. Flera arbetsmarknadsregioner skulle bli mer välfungerande och orter som Sollefteå, Lycksele, Bispgården och Kälarne skulle kunna återfå persontrafik och se sina rimliga pendlingsavstånd förstoras avsevärt.

Mittbanan

Det finns en stor potential i de öst-västliga kommunikationerna mellan Östersjön och Atlanten. För att möjliggöra effektiva och konkurrenskraftiga tågtransporter på sträckan Sundsvall–Trondheim behöver Meråkerbanan mellan Storlien och Trondheim elektrifieras och moderniseras. Idag tillåts persontågen bara köra max 100 kilometer per timme och godstågen max 60 kilometer per timme på sträckan.

Vid en elektrifiering av Meråkerbanan skulle person- och godstransporterna mellan Sundsvall och Trondheim underlättas avsevärt. Det skulle inte minst ha stor betydelse för det mittnordiska samarbetet.

Också på den svenska sidan finns brister. På vissa sträckor mellan Ånge och Sundsvall kan de moderna tågen köra endast 70 kilometer per timme på grund av en gammal och krokig bana. Också detta måste åtgärdas för att denna mittnordiska länk till Atlanten kan bli komplett.

Norrbotniabanan

Norrland bidrar med sin expansiva basindustri till stora värden i svensk ekonomi. I Norr- och Västerbotten återfinns en betydande del av landets skogs-, järn- och stålproduktion. Hela 90 procent av den järnmalm som utvinns i EU kommer från Norrbotten och tio av Sveriges femton gruvor finns i just Norr- och Västerbotten. Stora

delar av vidareförädlingen inom skogs- och gruvnäringen sker utanför regionen och ger därför ett stort ekonomiskt tillskott till andra delar av landet och övriga EU.

Dessvärre hotas den ovan nämnda produktionen och förädlingen att försvagas då järnvägssystemet i norra Norrland inte är rationellt. Stora värden riskerar att gå förlorade då godstransporterna till och från norra Sverige inte kan hålla den standard som krävs. Idag fattas 26 mil järnväg (Umeå–Luleå) för att Botniska korridorens del inom Sverige ska vara komplett. Om inte Norrbotniabanan färdigställs samtidigt som godstransporterna ökar, kommer systemet att bli än mer sårbart och beroende av långa lastbilstransporter i framtiden. Med en utbyggd Norrbotniabana färdigställs en modern järnväg längs hela Norrlandskusten.

Finansiering

Sunda statsfinanser är grunden för en fortsatt positiv utveckling för Sverige. Det är därför viktigt att en ökad ambitionsnivå inom den svenska infrastrukturens utbyggnad sker inom ramen för att vi inte staten skuldsätter sig på ett ohållbart sätt.

Det finns en rad andra sätt att finansiera utbyggnad av infrastruktur än att staten ensam tar hela kostnaden. Olika former av offentlig-privat samverkan är världen över ett vanligt sätt att finansiera investeringar och finns och fungerar på ett flertal olika sätt. De objekt som lyfts fram i denna motion skulle alla kunna vara aktuella som pilotprojekt där staten tillsammans med privata aktörer finansierar byggnation och underhåll av infrastruktur.

Emil Källström (C)