

Motion till riksdagen 2022/23:1969

av **Isak From m.fl. (S)**

Infrastruktur i norra Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av fortsatt utveckling av samtliga transportslags infrastruktur i norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Klimatfrågan och utfästelsen att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland förpliktigar. Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in i den nationella trafikslagsövergripande planen. En fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige är för det helt avgörande. Den nationella planen måste därför fastställa en utbyggnadsplan för de största bristerna utmed Bottniska korridoren för att nå målen med det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Även övriga prioriterade stråk bör få en utvecklingsplan och viktiga åtgärder genomförda.

Som en liten exportberoende nation i norra Europa är transport- och logistikfrågor avgörande för Sverige som industrination. Vår ambition om att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och omställningen av transportsektorn måste synas i vår transportpolitik och innefatta stärkt infrastruktur för att säkerställa förbindelserna inom såväl Sverige som övriga Europa. För att uppnå nödvändig överflyttning till järnväg och sjöfart måste anslutningar, terminaler och hamnar utvecklas parallellt med järnvägsinfrastrukturen.

Godstransporter på vatten måste också vara tillförlitliga vintertid. Transporterna till sjöss är särskilt viktiga, därför måste även behov av nya isbrytare lösas. De är avgörande för att säkerställa att sjötransporterna fungerar under hela året. Sverige och Finland kan samarbeta i den frågan, men vi måste säkra att vi tar vår del av ansvaret.

Fungerande fysiska och digitala transporter är helt avgörande för den gröna industrins framväxt. I norra Sverige finns stora möjligheter, men de fysiska avstånden inom regionen är stora och många företag har långt till marknaden. Vår transportpolitik ska

stärka transportinfrastrukturen och förbindelserna mellan norra och mellersta Sverige och övriga Europa.

Transportinfrastrukturens utveckling spelar en avgörande roll för omställningen av Sverige till det första fossilfria välfärdssamhället. Om detta ska uppnås måste rätt åtgärder sättas in för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige.

Under de senaste åren har vi sett en stark ny industrialisering från Dalarna till Norrbotten. Vi är tacksamma för att detta särskilt beaktades i S-regeringens nationella plan.

En ny regering måste därför ta hänsyn till de stora och växande volymer gods som produceras i norra och mellersta Sverige. Eftersom det handlar om stora volymer och långa avstånd till de stora marknaderna, är åtgärderna i denna del av Sverige av särskild vikt för hela landet.

Underhållet av järnvägen måste förbättras. Stambanan och Inlandsbanan är andra viktiga pulsådor med stor potential, inte minst när det gäller att föra över gods från väg till järnväg, men underhållet måste säkerställas.

Huvudinriktningen för Sverige måste vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla järnvägar och gränsöverskridande stråk och realisera ett nationellt järnvägsnät för 250 km/tim. Vi ser stråket Stockholm–Luleå som en självklar första del i detta nät, inte minst för en nödvändig uppdatering av Ostkustbanan och Norrbottenbanan och de etapper som det nu byggs på.

Vägar

Vägarna är av betydande vikt för våra regioner och det krävs en fortsatt inriktning på längre och tyngre fordon. De så kallade EU-trailers som i dag färdas på våra vägar är inte klimateffektiva och i vinterväglag direkt farliga och behöver fasas ut. Den påbörjade satsningen på våra vägar och bärighetsklass 4 (BK4) måste därför öka.

Sverige är ett avlångt land och de dåliga vägarna ökar klyftan mellan stad och landsbygd. Av de 20 värsta vägarna i Sverige finns 19 i landets norra regioner. En bra vägstandard är en förutsättning för tillgänglighet i områden där bilen ofta är det enda alternativet. Nedprioriteringar och otillräckliga resurser till vägarna ökar den avståndsproblematik som redan finns i gles- och landsbygden.

Trafikredaktionen och P4 Malmöhus gjorde sommaren 2020 en granskning som visar att Västernorrland har sämst vägar, Västerbotten de spårigaste och Jämtland samt Norrbotten ligger långt över rikssnittet med 10 % undermåliga vägar. Detta visar tydligt att norra Sverige har de sämsta vägarna i landet. Totalt ligger 16 av de 20 sämsta riks- och länsvägarna norr om Dalälven. Likt den förra undersökningen är riksväg 90 den väg som har störst brister, en väg som går genom Västerbotten och Västernorrland. Av europavägarna är det E45 som tveklöst är den väg som har sämst standard enligt undersökningen. Många av vägarna som till exempel E12, E10 och riksvägarna 99, 95, 365 och 370 trafikeras dessutom av mycket tung trafik och slits därför hårt.

Särskilt viktiga stråk för inlandet är E12, E14 som, i likhet med E45, är en nationell stamväg – finansierad via nationell plan – och viktiga östvästliga förbindelser med Norge. E14 är en del av Mittnordenstråket som därutöver innefattar Mittbanan och dess förlängning i Norge, Meråkerbanan. Den i Norge aviserade elektrifieringen av Meråkerbanan väntas ytterligare öka Mittbanans betydelse, avseende både gods- och persontrafik. Utöver försämrade tillgång till arbete, skola och servicefunktioner innebär

dåliga vägar ökade driftskostnader och försämrad trafiksäkerhet för den enskilde. Försämrad tillgång till råvara och möjlighet att transportera denna minskar möjligheten för företag att växa och skapa nya jobb. Ett väl underhållet vägnät är därför nyckeln i vår ekonomi och bland våra viktigaste offentliga tillgångar.

Motormännens vägombud har granskat kvaliteten på 83 700 km av Sveriges statliga vägnät och kan presentera exklusiva siffror och kartor – län för län. Resultatet visar att 0,7 procent av det undersökta europavägnätet, 0,5 procent av riksvägnätet och 1,1 procent av länsvägnätet är underkänt och håller så låg kvalitet att det är obehagligt att trafikera och kostsamt att reparera. Sämst och störst brister hittas i Västerbotten.

Det har visat sig att det finns brister i statistiken som kan förklara varför det ser ut som det gör när det handlar om infrastrukturinvesteringar. Mellansvenska Handelskammaren har nyligen släppt en rapport som till exempel visar att Dalarnas exportvärde kan ha underskattats i den officiella statistiken från SCB.

Stora delar av norra Sveriges exportvärde flyttas till andra län eftersom några av de största exportörerna har sina huvudkontor i storstadsområden. Utvecklingen av industrins produktion i skogslänen underskattas nu i Trafikverkets planeringsunderlag vilket får negativa konsekvenser för den gröna industriomställningen och därmed negativa konsekvenser för hela landet.

Särskilda infrastrukturmöjligheter i norra Sverige

Vår transportpolitik ska stärka transportinfrastrukturen och förbindelserna mellan norra och mellersta Sverige och övriga Europa. Under de senaste åren har vi sett en stark ny industrialisering i norra och mellersta Sverige. Den kräver särskild uppmärksamhet i nästa nationella plan. Hänsyn måste tas till de stora och växande volymer gods som produceras i norra och mellersta Sverige. Eftersom det handlar om stora volymer och långa avstånd till de stora marknaderna blir åtgärderna i denna del av Sverige av särskild vikt.

Besöksnäringen och de gröna näringarna spelar en allt viktigare roll i den svenska ekonomin. Det är viktigt att det speglas i nästa nationella plan. Länsplanernas ramar måste dessutom utökas och beräkningsmodellen behöver göras om.

Slutförandet av EU:s stomnätskorridorer och uppfyllandet av kraven i TEN-T-förordningen och de gemensamma gränsöverskridande stråken inom Norden är helt avgörande för den fortsatta utvecklingen av vårt transportsystem. Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga för våra regioner. Det krävs en fortsatt satsning på våra europavägar, vägunderhåll, möttesreparering och BK4.

Huvudinriktningen för Sverige måste vara att ta fram långsiktiga utvecklingsplaner för alla järnvägar och gränsöverskridande stråk och realisera ett nationellt järnvägsnät för 250 km/tim. Vi ser stråket Stockholm–Luleå som en självklar första del i detta, inte minst för Botniabanan samt de etapper som nu byggs. Ostkustbanan och Norrbotnianbanan har redan det europeiska trafikstyrningssystemet ERTMS, något som är nödvändigt för övergången till trafik i 250 km/h. För att uppnå överflyttning till järnväg och sjöfart måste även anslutningar, terminaler och hamnar utvecklas parallellt med infrastrukturen i stråken.

Flyget

Flyget bidrar till grundläggande tillgänglighet och regional utveckling i hela landet. För det svenska näringslivet och företagandet (liksom för privatresenärer) är tillgången till snabba och effektiva flygtransporter över dagen, såväl inom som utom landet, helt avgörande för att kunna utvecklas i en alltmer globaliserad värld. Det är positivt att fler väljer att åka tåg och att intresset för hållbart resande ökar. Samtidigt kommer flyget alltid vara viktigt och måste utvecklas.

Svenska kommuner betalar varje år ut mångmiljonbelopp för att täcka förlusterna för de kommunala flygplatserna, samtidigt som det totala svenska flygplatssystemet genererar vinster. Passagerarna från de regionala flygplatserna bidrar alltså till flygplatssystemets totalekonomi.

En stor del av norra Sverige ligger nära den arktiska regionen som blir allt viktigare i ett globalt perspektiv. I kombination med ett starkt exportberoende näringsliv och en växande besöksnäring (med tydliga utvecklingsmöjligheter) blir den nationella och internationella tillgängligheten allt viktigare för norra Sverige. På grund av avstånden till och från de norra regionerna kan denna tillgänglighet till stor del endast tillgodoses genom flyget.

Arlandas flygplatsfunktion som nationellt och internationellt nav har central betydelse och måste säkerställas; en ny fjärde bana är därför nödvändig. Flyget är en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, jobb, handel och rörlighet och spelar en viktig roll för EU:s ekonomi. De senaste 20 åren har avregleringen av den inre flygmarknaden, globaliseringen och den kraftigt ökade efterfrågan på flygtransporter gjort att flyget har expanderat i Europa.

Samtidigt har flygtrafiken en negativ påverkan på klimatet genom utsläpp av växthusgaser. Åtgärder för att successivt införa mer långsiktigt hållbara drivmedel är därför av yttersta vikt för att flygtrafiken ska kunna behållas och utvecklas. Det är viktigt att staten tar en mer proaktiv roll för flygets klimatomställning. I upphandling kan större krav på minskade utsläpp ställas. Vi måste öka innovationsgraden och skynda på omställningen och utvecklingen av svenskt flyg och hållbara flygbränslen. Vi måste sikta mot ett fossilfritt flyg, precis som tåg och bilar har utvecklats, och inte mot ett flygförbud. Våra företag måste vara konkurrenskraftiga och ha möjligheter till expansion och export och där är flyget viktigt för en ökad tillväxt för oss som ligger i toppen av Europa.

Nextjets konkurs visade tydligt på sårbarheten i möjligheten att snabbt ta sig till och från mindre orter, främst i Norrlands inland. Staten måste kunna säkerställa flyg i hela landet. Vid sidan om investeringar i vägar och järnvägar måste vi också kunna lita på en fungerande flygtrafik. Trafikverket upphandlar och finansierar flygtrafik till ett antal mindre kommuner samt mellan Östersund och Umeå för att förbättra tillgängligheten. Trafikverkets målsättning är att förbättra tillgängligheten för kommuner till viktiga samhällsfunktioner och från orter inom länet och regionen samt nationellt och internationellt.

För en kommun av till exempel Arvidsjaurs, Lyckseles och Örnsköldsviks storlek kan det handla om ett underskott på runt 10–20 miljoner kronor/år. Ökade kostnader för höjda säkerhetskrav och lägre ersättning från det nationella systemet för flygtrafikledning gör inte saken bättre. Dessutom behövs underhåll av flygplatsernas infrastruktur. Om vi i framtiden endast ska ha möjlighet att åka från de flygplatser som går med vinst i dagsläget, blir det inte många resmöjligheter kvar.

För oss socialdemokrater är det tydligt att vi inte kan lägga över ansvaret för samhällsviktiga funktioner som inrikesflyget på marknaden. I stället behöver vi stärka det

statliga ansvaret. Vi vill se ett starkare samhälle där hela landet ska leva. Så bygger vi ett tryggare Sverige. Den S-ledda regeringen satte fokus på hela landet genom att lokalisera myndigheter till andra ställen än Stockholm. Det är av stor betydelse att vi kan fortsätta att säkerställa statlig service och att investeringar görs i hela landet. Ska hela Sverige kunna leva behöver vi också kunna garantera fungerande transporter och service i hela landet.

Därför bör de regionala flygplatsernas långsiktiga ekonomiska förutsättningar klarläggas och statens roll tydliggöras också utifrån flygets betydelse för glest bebyggda regioners och näringslivets exportmöjligheter.

Isak From (S)

Anna-Belle Strömberg (S)

Anna-Caren Säterberg (S)

Ida Karkiainen (S)

Peter Hultqvist (S)

Jim Svensk Larm (S)