SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2074

av Jan Riise och Emma Nohrén (båda MP)

Utveckling av tågtrafiken i Jämtland

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheter till både konkurrensfördelar och kortare restider för såväl norra som södra Sverige med investeringar i bättre förbindelser mellan stambanenätet och ”Trondheimskorridoren” och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av järnvägsförbindelsen mellan Trondheim och Östersund och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja ett ökat tågresande mellan Göteborg och Jämtland, och i förlängningen mellan Västsverige och Trondheim, och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att återuppta nattågstrafiken mellan Göteborg och Östersund och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Ur försvarssynpunkt

Sedan Sverige blev medlem i Nato har svensk infrastruktur i form av vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar kommit att granskas och diskuteras utifrån de delvis nya krav som ställs ur försvarssynpunkt. I det sammanhanget har eftersatta järnvägsförbindelser, utanför stambanorna, uppmärksammats. Ett sådant exempel är förbindelsen mellan Trondheim och Östersund som skulle kunna erbjuda en försvarsmässigt mycket viktig länk från norska Atlantkusten och en isfri hamn direkt till det svenska inlandet. Men förbindelsen måste rustas upp både på norsk och svensk sida.

Inte minst har järnvägar och vägar bedömts med avseende på möjligheterna att hantera såväl personresor som kapacitet för transporter av tung materiel, liksom kapacitet för militär rörlighet, redundans, robusthet och behovet av öst-västliga korridorer.

Elektrifieringen av Meråkerbanan, en sträcka på drygt 10 mil mellan Trondheim och riksgränsen vid Storlien, färdigställdes våren -26. Banan spelar nu en nyckelroll i Natos strategiska planering. Hamnarna runt Trondheim är centrala som mottagningspunkter för allierade trupper och materiel från väst. Genom elektrifieringen av Meråkerbanan kan nu tunga godståg rulla snabbare och sömlöst Trondheim - Östersund - Sundsvall och vidare till Finland och Baltikum till sjöss.

Norra stambanan

Norra stambanan sträcker sig från Gävle i söder till Ånge i norr, och är en central del av det nationella järnvägsstråk som sträcker sig från Hallsberg i söder ända upp till Luleå och norska Narvik.

Sträckan Gävle – Ånge på 336 km lider dock av kapacitetsinfarkt. Majoriteten av banan saknar dubbelspår, det råder brist på omledningsvägar och mötesspåren är för korta (Norra stambanan är dimensionerad för godståg med en maximal längd på 630 meter, medan Nato har krav på att kunna köra tåg som är minst 750 meter långa.)

Norra stambanan är dessutom väldigt sårbar. Vid en urspårning skärs all trafik till och från Norrland av.

När nu norra stambanan ska rustas upp för att möta Natos krav gynnar det såklart även persontrafiken. Det kommer bli färre förseningar, kortare restid och bättre förutsättningar att arbetspendla.

Trafikverket har skrivit kontrakt med den spanska tågtillverkaren Talgo om att tillverka nya nattåg anpassade för nordiskt klimat (ska klara temperaturer ner till -40), och beräknas vara i drift år 2030. Därigenom tar Sverige ett viktigt steg mot en modern, hållbar och framtidssäkrad nattågstrafik som stärker landets konkurrenskraft, sammanhållning och klimatomställning.

Nattågen mellan Göteborg och Jämtland är av kritisk betydelse för besöksnäringen i Jämtland Härjedalen. Regionen har gått från att vara renodlade vinterdestinationer till att ha besökare året runt. Att ha en stabil tågförbindelse hela året ger lokala företagare i Jämtland chansen att behålla personal och att ha en jämnare omsättning över året.

Nattåg till Västsverige

Det är nu mer än två år sedan SJ meddelade sin avsikt att lägga ned nattågstrafiken mellan Göteborg och Jämtland, det vill säga bland annat till Östersund, Åre och Duved, från våren 2025, efter vintersäsongens slut. Även om det är tidigt att dra några slutsatser om antalet resor så är uppfattningen lokalt, exempelvis i Åre, att antalet gäster från Västsverige har minskat. Forskare som studerat den sortens förändringar i utbud generellt har också pekat på att resandet minskar om man gör det nödvändigt att resa med ett eller flera byten, exempelvis via Stockholm.

Även om säsongsresor för exempelvis skidsemestrar utgjorde en viktig del av underlaget för nattåget från Göteborg och även om dagliga avgångar inte har varit kommersiellt intressanta utan har fått finansieras till en del genom statlig upphandling, så har förbindelsen varit attraktiv för den mindre gruppen. Det handlar om värden som arbetsmarknad, bostadsort, fritidsmöjligheter, naturupplevelser och ett sätt att leva som många ändå väljer.

Atlantbanan

I förlängningen kan en utveckling av också vanliga gods- och persontransporter genom Jämtland till Trondheim från hela norra Sverige bli ett konkurrenskraftigt alternativ till sjöfart genom Bottenviken, Östersjön och Öresund. För att förkorta restiderna handlar det om i sammanhanget mindre investeringar i triangelspår och kortare avsnitt med dubbelspår. Det skulle också möjliggöra kortare restider från Stockholm till Östersund.

Projektet Atlantbanan, som bland annat drivs av Region Jämtland Härjedalen, omfattar hela järnvägsinfrastrukturen från Trondheim till Stockholm. Den går via

Östersund, Ånge, Ljusdal, Bollnäs och Gävle. Sträckan består av flera järnvägar: Trønderbanan och Meråkerbanan på den norska sidan samt Mittbanan, Norra stambanan och Ostkustbanan på den svenska.

Järnvägsstråket länkar samman två hav: Atlanten och Östersjön. Den länkar också samman hamnar och flygplatser, samt städer som Trondheim, Östersund, Sundsvall, Gävle, Uppsala och Stockholm. Totalt förbinder man cirka tre miljoner människor.

Samtidigt skulle en sådan länk i järnvägsstrukturen kunna fylla en väsentlig funktion för näringsliv och befolkning, även utanför krissituationer. Direkttåg till Trondheim, alltså från Östersund vidare via Åre och Storlien till den norska kuststaden, har funnits tidigare men har inte heller körts på senare år. Dock har intresset ökat och förbindelsen finns med som en anslutande del till EU:s Skandinavien-Medelhavet korridor.

Det kan inte uteslutas att en förnyad undersökning av intresset för en järnvägsförbindelse Trondheim-Östersund-Göteborg och därifrån eventuellt vidare söderut kan vara intressant, inte minst i ljuset av ett generellt ökat intresse för att resa med tåg hellre än flyg eller egen bil för sträckor av den aktuella längden.

Med det sammantagna intresset för sträckorna Trondheim – Östersund och förbindelsen till den skandinaviska delen av medelhavskorridoren bör prioriteringarna i den svenska planeringen uppdateras, för såväl privatresor som företagens och försvarets behov av säkra järnvägsförbindelser från Jämtland mot såväl Norge som norra och södra Sverige.

Jan Riise (MP) *Emma Nohrén (MP)*