

Motion till riksdagen 2024/25:1582

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

Infrastruktur ur ett öst-västligt utvecklingsperspektiv

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att i samverkan med EU, Norge, Finland samt Nato utveckla och säkerställa de öst-västliga förbindelserna mellan Vasa och Mo i Rana, inkluderat Kvarcentrafiken, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att av säkerhetsskäl och med anledning av Sveriges medlemskap i Nato öka det nordiska samarbetet i infrastrukturfrågor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att den svenska regeringen och ansvariga myndigheter bör möta upp den finländska regeringens utredningsarbete med en fast Kvarkenförbindelse och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det nord-sydliga perspektivet behöver kompletteras med en tydligare utveckling av hela norra Skandinaviens allt viktigare öst-västliga utvecklingsperspektiv.

Den allt starkare integrationen när det gäller näringsliv, kultur, besöksnäring och arbetsmarknaderna i Sverige, Norge och Finland leder till att framförallt E12:an i samspel med tvärbanan Storuman–Umeå och färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa behöver utvecklas.

Den stora utmaningen för att öka den öst-västliga rörligheten för varor och tjänster är att lyfta transportkorridoren och på sikt en genomgripande förbättring av E12 mellan Umeå och Mo i Rana samt Krutfjällsvägen, riksväg 73, särskilt delen från norska gränsen till E6 i Trofors. Förbättringar av E6 inom Helgeland är utlovade i den norska nationella transportplanen och är påbörjade. Med kriget i Ukraina och det allt mer destabiliserade Ryssland ställs nya krav för en fungerade handel. För att säkert nå marknaderna i Indien, Sydkorea, Japan och Kina och andra befolkningstäta områden österut behöver vi i nu säkerställa att det östvästliga förbindelserna säkerställas så att det året runt går att nå isfria hamnar

Allt detta skulle gagna transportererna över Kvarken. Det behövs en bättre standard på E12 och en studie om att förlänga järnvägen till Norge eller från Norge till Storuman. Svensk politik behöver en nordlig dimension och en nordlig vision om hur vi kan utveckla de nordligaste regionerna i Europa.

En storflygplats i Mo i Rana och färjeförbindelserna över Kvarken är viktiga för hela norra Skandinavien, inte minst för vinterturismen med skidåkning i Hemavan och Tärnabyområdet.

Bli det dessutom nya gruvor i området skulle även det vara en tillväxtfaktor. För att åstadkomma förbättrad sammanbindning mellan det norska och svenska järnvägs-systemet och få hög kvalitet på det öst-västliga transportstråket krävs på sikt en ny järnvägsförbindelse i regionen.

I det underlag som utarbetas för den nationella transportplanen i Norge har en sådan koppling aktualiserats; det är på tiden att även Sverige gör detsamma. Trafikverket bör därför få i uppdrag att i sin planering lyfta in strategiskt viktiga kommunikationer med norska Nordland och Helgeland.

E12-regionen är ett öst-västligt område som berör tre länder: Norge, Sverige och Finland. Befolkningen på drygt 500 000 invånare (siffra från 2018) är koncentrerad till de större tätorterna. Regionen är rik på naturresurser som skog, hav och mineraler, besöksnäringen har historiskt stått för mycket av industrinäringen men på senare år har en ny energimarknad börjat växa fram i området med fabriker för koldioxidfri stålproduktion, batteritillverkning, vindkraft och produktion av vätgas.

Ett välfungerande transportsystem för varor och människor är en viktig del för att bygga en attraktiv region. Konkurrenskraftiga transportlösningar skapar goda förutsättningar för näringslivet, vilket genererar investeringar. Sysselsättningsutvecklingen stärks och regionen blir mer attraktiv för näringsliv, boende och turism. Förbättrade transportmöjligheter skapar även möjlighet till goda sociala effekter, såsom kulturutbyte och samarbete kring t.ex. utbildning, hälsovård och logistik. En allt mer internationell ekonomi och fortsatt integration inom EU ökar efterfrågan på gränsöverskridande transporter. Behovet av samverkan ökar när det gäller utvecklingen av det europeiska transportnätverket.

Väg E12 sträcker sig från Mo i Rana till Helsingfors och ingår i det europeiska transportnätet TEN-T och förbinder de tre nordiska länderna i öst-västlig riktning. Mellan Umeå hamn och Vasa sker transporterna idag med färja men i den finländska regeringsförklaringen finns en uttalad önskan om att tillsammans med Norge och Finland påbörja ett arbete för att få tillstånd en fast förbindelse mellan Umeå och Vasa.

I öst-västlig riktning finns även en järnväg, tvärbanan som binder samman Storuman med Umeå hamn. Sträckan mellan Storuman och Hällnäs är idag av undermålig kapacitet och behöver rustas upp med ett modernt signalsystem och kapacitetshöjande åtgärder. Sträckan Storuman–Hällnäs är dessutom inte elektrifierad ännu, men planer finns framtagna. En rad kapacitetshöjande satsningar för att underlätta och flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart har gjorts i stråket med bl.a. kombiterminaler, hamnutbyggnader och godsbangårdar.

En elektrifiering av tvärbanan är tveklöst en nödvändig hållbarhetsåtgärd som gynnar inte bara det öst-västliga stråket utan hela Norden. En elektrifiering av tvärbanan skulle innebära mycket för möjligheterna att upprätthålla persontrafik med tåg mellan inlandet och kusten samtidigt som vi byter ut dieseltåg mot elektriska och därmed klimatsmarta tåg, vilket även vore mycket positivt för de idag mycket omfattande järnvägstransporterna av framför allt skogsprodukter. Det vore även önskvärt att skyndsamt undersöka möjligheten att förlänga järnvägen till Mo i Rana.

Utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer. E12-regionen är en del i ett större sammanhang och det är viktigt att regionen är väl sammankopplad med omvärlden.

Genom Sveriges inträde i NATO är Norden ett operationsområde. Det innebär ökade krav på transportkapacitet mellan länderna, där Nato särskilt pekar ut betydelsen av en väl fungerande järnväg eftersom den har stor kapacitet att förflytta gods och människor.

Natos Generalsekreterare Stoltenberg ger som exempel Malmbanan, vars sårbarhet tydliggjorts genom två omfattande urspårningar de senaste månaderna.

Andra centrala tågförbindelser som måste förbättras inkluderar sträckorna Oslo-Stockholm och Oslo-Göteborg.

Inlandsbanan och des tvärbanor är en resurs och trots att den inte är elektrifierad eller tack vare att den inte är elektrifierad anges som en styrka, om banans bärighet och signalsystem förbättras.

Betydelsen av Norrbotniabanans färdigställande är oroande då regeringen ännu inte fastställt en trovärdig tidsplan.

På vägsidan visar det omfattande jordskredet vid Stenungsund och E6:ans långvariga avstängning på en sårbar infrastruktur som är svårförenlig med Nato-medlemskap.

Dessa omfattande satsningar kopplade till NATO anslutningen ligger till stora delar utanför Trafikverkets inriktningsunderlag, som togs fram utan ett svenskt Nato-medlemskap som grund. De rymmer knappast inom det aviserade anslaget på 959 miljarder kronor, som åtskilliga aktörer sedan tidigare bedömt som otillräckligt – och Trafikverket visar själva att ett utökat anslag med 20 procent förbättrar förutsättningarna att nå de samhällsmål politiken eftersträvar.

Vikten av beredskap och försvarspolitik har under senare tid blivit allt mer påtaglig då det geopolitiska säkerhetsläget blivit allt mer spänt i och med Rysslands anfallskrig mot Ukraina som i allra högsta grad påverkar våra nordiska länder då gränsen mellan Finland och Ryssland är stängd. Konsekvensen av detta blir att de öst-västliga transportstråken redan i dag är viktiga.

En fast förbindelse över Kvarken finns med i det nya finska regeringsprogrammet. Det förändrade geopolitiska läget och det finska och svenska medlemskapet i Nato har gjort det än mer högaktuellt. Finland och Sverige behöver för export och import av varor tillgång och tillgänglighet till Norges isfria atlanthamnar; vid en eventuell upp-trappning av konflikten blir öst-västliga förbindelser helt avgörande för truppflyttning och allas vår säkerhet. Finska regeringen har därför gett sin myndighet Trafikledsverket i uppdrag att utreda vad en fast Kvarkenförbindelsen skulle medföra, Den svenska regeringen och ansvariga myndigheter bör därför möta upp den finska regeringens pågående utredningsarbete. Ur beredskapssynpunkt så skulle det förbättra beredskapen och den militär rörligheten och ge en bättre försörjningstrygghet. Det är också en viktig väg om hamnar i södra Sverige och södra Finland skulle blockeras.

Det skulle också sammankoppla näringsliv och arbetsmarknader i Kvarkenområdet. Det skulle minska transportkostnaderna, förstärka konkurrenskraft och ge samarbetseffekter inom forskning, utbildning och sjukvård. Det skulle även sammankoppla energinätverken i Finland och Sverige och trygga energiförsörjningen.

Aktörer längs stråk som binder samman gränsregioner har en mycket mer komplex situation att hantera än andra regionala aktörer. Behovet att bygga gränsregionalt förankrad kompetens inom transportpolitik, transportekonomi, logistik och planering är därför betydande. I dagsläget än mer aktuell i och med det finska och svenska fullvärdiga medlemskapet i Nato.

Isak From (S)

Helén Pettersson (S)

Björn Wiechel (S)