

Motion till riksdagen 2024/25:2441

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

Industrins behov av fungerande transportinfrastruktur i hela norra Sverige

Förslag till riksdagsbeslut

1. 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.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med expansioner och nya stora industrietableringar och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av gränsöverskridande transporter och norra Sveriges säkerhets- och transportstrategiska betydelse i norra Skandinavien och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om betydelsen av fungerade isbrytning i hela norra Sverige och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det pågår en omfattande etablering av ny grön industri i hela norra Sverige. Från Borlänge till Kiruna. Det planeras för och genomförs stora investeringar i anläggningar

för fordonsindustrin och komponenter för batteritillverkning, färdiga batterier, koldioxidfritt stål, vätgas, fossilfri konstgödsel och elektrobränslen.

Så sent som i maj i år blev det klart med en stor etablering av en fabrik för tillverkning av anodmaterial (för batterier) inom Torsboda Industrial Park, Timrå kommun. Inledningsvis beräknas 1 900 personer jobba i fabriken, och investeringen är värd cirka 13 miljarder kronor.

För att industriområdet ska kunna tas i bruk och fabriken byggas krävs en väganslutning till E4, som passerar i anslutning till området. Enligt Trafikverket behövs en investering i en ny trafikplats för att klara den ökande mängden trafik, något som enligt Trafikverket ska bekostas av Timrå och Sundsvalls kommuner, som gått samman för att skapa möjligheten till en stor industrietablering i området.

Skellefteå, Boden, Luleå, Gällivare, Kiruna, Ludvika, Borlänge och nu Timrå är alla kommuner som nu står med jätteinvesteringar.

Det är inte rimligt att kommuner ska bekosta investeringar i statlig infrastruktur. Förhållningssättet från Trafikverket riskerar att kraftigt försvåra skapandet av tusentals nya jobb och mångmiljardinvesteringar som är viktiga för hela Sverige.

Vi anser att regeringen måste ta initiativ för att säkerställa att staten tar sin del av ansvaret för investeringar i statlig infrastruktur i samband med nya stora industrietableringar.

Klimatfrågan

Utfästelsen om 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, och 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.

Regeringen 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, Malmбанan 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.

Utvecklingen av industri och näringsliv förutsätter effektiva transportvägar för gods och personer. Norra Sveriges transportstrategiska betydelse på Nordkalotten är en del i ett större sammanhang och det är viktigt att regionen är väl sammankopplad med omvärlden. Just nu pågår elektrifiering av järnvägssträckan Laurila–Tornio i Finland, vilket kommer att kunna knyta ihop det svenska och finska järnvägsnätet vad gäller både gods- och persontrafik. Det behövs en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafikens betydelse och att Trafikverket ges uppdrag för att säkerställa den gränsöverskridande järnvägstrafikens fulla potential.

Sverige som gruvnation vilar till stor del på järnmalmsproduktionen i Malmfälten därför måste transporterna till och från malmfälten säkerställas.

Malmbanan, som sträcker sig från Luleå i Sverige till Narvik i Norge, är en av de viktigaste järnvägssträckorna i Sverige. Den spelar en avgörande roll för landets gruv- och stålindustri genom att möjliggöra transporter av järnmalm från gruvorna i Norrbotten till hamnar för vidare export till internationella marknader. Under de senaste åren har Malmbanan blivit alltmer belastad på grund av den ökande efterfrågan på järnmalm och det växande behovet av effektiva och hållbara transporter. Den nuvarande enkelspåriga lösningen begränsar kapaciteten, skapar flaskhalsar och ökar risken för förseningar, vilket i sin tur påverkar Sveriges konkurrenskraft på den globala marknaden. För att möta framtidens krav och säkerställa att Sverige kan behålla sin starka position som exportnation, är det nödvändigt att investera i Malmbanan.

Vikten av detta 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-västrliga transportstråken, med tillgänglighet till Norges isfria atlanthamnar, vid en eventuell upptrappning av konflikten, blir helt avgörande för truppförflyttning och export och import av varor.

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

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 är de 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 glesbygd och på landsbygden.

Trafikredaktionen och P4 Malmöhus gjorde sommaren 2020 en granskning som visade att Västernorrland hade sämst vägar, att Västerbotten hade de spårigaste och att

Jämtland samt Norrbotten låg 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. Liksom vid 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 och E14 som, i likhet med E45, är en nationell stamväg – finansierad via en 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 driftkostnader och försämrade trafiksäkerhet för den enskilde. Försämrade tillgång till råvaror och möjlighet att transportera dessa 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 stomnätsskorridorer 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, vi ser därför med förvåning att regeringen tycks ha tackat nej till EU finansiering inom TEN tio systemet. Vägarna kommer fortsatt att vara viktiga för våra regioner. Det krävs en fortsatt satsning på våra europavägar, vägunderhåll, mötesseparering 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 Norrbotnia-banan 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. Det är av yttersta vikt att hela Sverige hänger ihop för att transporter av både gods- och persontrafik ska fungera och det måste finnas redundans för transporterna.

Isbrytare sjöfart

Fungerande sjöfart hela året är en grundläggande förutsättning för Sveriges näringsliv och en garant för att kunna säkra sjöfarten vintertid. Idag går 90 procent av all import och export till och från Sverige på sjön. Utan isbrytning för handelssjöfarten riskerar hamnar längs med den svenska kusten att tvingas hålla stängt under vinterhalvåret.

Den gångna vintern 2023-2024 har tydligt visat på de utmaningar som industrin och exporten i norra Sverige står inför när hårda islägen uppstår. Hårda vinterförhållanden och kraftiga islägen i Bottenviken och Norra Kvarken har medfört betydande kostnader och onödigt långa väntetider för sjötransporter. Detta har haft allvarliga konsekvenser för den exportberoende industrin i regionen, där långsamma leveranser och störningar i logistikkedjan kan leda till ekonomiska förluster och försämrad konkurrenskraft på den globala marknaden. Den gångna vintern innebar stor oro och ytterligare förseningar i trafikflödena till och från hamnarna i norr.

Den industriella utvecklingen i norra Sverige har varit framgångsrik och utgör en central del av Sveriges ekonomi. Regionen bidrar med betydande exportintäkter och spelar en viktig roll i Sveriges gröna omställning genom investeringar i hållbara industrier som grön stålproduktion och förnybar energi. För att denna utveckling ska fortsätta krävs dock att infrastrukturen, inklusive sjötransportkapaciteten, är robust och anpassad efter de hårda vinterförhållanden som råder i norra Sverige. Det är därför djup oroade att det två nya isbrytare som skulle beställas nu ser ut att dröja ytterligare. Det är därför av största vikt att regeringen i väntan på nya isbrytare vidtar nödvändiga åtgärder och tillser att sjöfartsverket har erforderliga resurser för att för att hålla hamnarna öppna i hela norra Sverige.

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 att 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 Arvidsjaur, 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 regioner och näringslivets exportmöjligheter.

Isak From (S)

Ida Karkiainen (S)

Anna-Belle Strömberg (S)

Patrik Lundqvist (S)

Kalle Olsson (S)

Lars Isacsson (S)