

## Motion till riksdagen 2020/21:1674

av **Ida Karkiainen m.fl. (S)**

# Tågtrafiken i övre Norrland

---

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för att förbättra nattågstrafiken till övre Norrland samt tydliggöra uppdraget om gränsöverskridande järnvägstrafik och tillkännager detta för regeringen.

## Motivering

Järnvägens nattågstrafik blir ett allt viktigare färdmedel. Inte minst under coronapandemin har fler valt tåget än tidigare. Oaktat pandemin, så har järnvägen som färdmedel fått en allt större efterfrågan från turister och besöksnäringen – inte minst i de norra länen där vi har långa avstånd. Även övriga näringar och medborgarna behöver framtidssäkra, fossilfria, persontransporter för att möta framtidens behov och krav. Om besöksnäringen får tillgång till en infrastruktur av fossilfria persontransporter kan Sveriges koldioxidutsläpp sänkas betydligt.

Sveriges nattågstrafik kan förbättras avsevärt och omfatta fler destinationer. Med en liten merkostnad så kan nattågen delas och samlas i Boden och spridas likt en solfjäder söderut till Luleå – norrut till Malmfälten och Norge samt österut till Kalix/Haparanda och Finland. Det behövs en tydlig politisk signal att nattågssystemet för övre Norrland långsiktigt ska vara kvar, att östra Norrbotten ska införlivas i trafiken genom en utökning samt att en koppling till Finland därmed ska uppnås.

Idag saknas en länk mellan godsjärnvägarna i Sverige, Finland och Ryssland. Den nordiska triangeln, som knyter samman Stockholm, Oslo och Köpenhamn, är inte sammanbunden med den norra axeln, som går från Narvik i norra Norge, genom Lappland och Norrbotten, och vidare genom Finland mot Moskva. Den botniska korridoren är tänkt att binda samman dessa delar, och är utpekad av EU som ett viktigt järnvägsstråk.

Vidare utgör Haparanda/Tornio den enda järnvägsförbindelsen över gränsen Sverige-Finland. Haparandabanan, byggd på beslut av regeringen som en del i

Norrbotniabanan, invigdes år 2013 och utgör en av Sveriges modernaste järnvägssträckningar. Den används idag i mycket begränsad utsträckning och står redo att binda samman Sverige med Finland och Ryssland. Haparandabanan utgör en viktig länk för inte bara Barentsregionen utan hela Europa. I april 2021 kommer den regionala persontågstrafiken igång på sträckan Haparanda–Luleå. Förbättringar för persontågstrafiken som ger en stabil järnvägstrafik ökar också förutsättningarna för fungerande järnvägsgodstransporter till/från import- och exportmarknader i Ryssland/Kina/Asien.

Trots regeringens ambitioner att koppla ihop järnvägsnäten i Norden, har inte Trafikverket prioriterat frågan. Därför behövs en tydligare signal från regeringen om den gränsöverskridande järnvägstrafiken, och att Trafikverket ges i uppdrag att bedriva dagtågstrafik och nattågstrafik i öst-västlig riktning.

Vi har nu haft en coronakris och gränsregioner lider särskilt, djupa sår kan uppstå och bli bestående mellan länder och folk. För att hämta upp gränsregionernas livskraft som arbetsmarknader, utbildningsmarknader och för besöksnäringen krävs insatser och då kan goda kommunikationer till gränsregionerna och över gränserna hjälpa.

*Ida Karkiainen (S)*

*Fredrik Lundh Sammeli (S)*

*Emilia Töyrä (S)*

*Linus Sköld (S)*