

Motion till riksdagen 2022/23:1458

av **Amanda Lind m.fl. (MP)**

Påskynda utbyggnad av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och tillkännager detta för regeringen.

Otillräckliga satsningar på järnväg i den nationella planen

I den förra S-regeringens skrivelse 2021/22:261, Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033, fastslås resurser och objekt för transportinfrastrukturen i Sverige för kommande år. Tyvärr saknas nödvändiga prioriteringar av järnväg i den nationella planen. För Miljöpartiet är det en självklarhet att det ska vara lätt att resa med tåg i hela Sverige. Då behövs såväl nybyggnation som utbyggnad och underhåll av befintlig järnväg. När tåget kommer i tid och går snabbt kan fler välja att resa hållbart och det blir enklare och mer attraktivt att tågpendla.

När det gäller godstransporter riskerar nuvarande prioriteringar att cementera godstrafiken till tunga vägtransporter istället för att göra nödvändiga satsningar som möjliggör överföring av gods till järnväg och sjöfart. Det är mycket olyckligt i en tid där klimatinvesteringarna behöver stärkas och när industrin, inte minst i norra Sverige, är inne i en stark utveckling.

Miljöpartiet vill satsa ytterligare i nationell plan för både utbyggnad och underhåll av järnvägen i hela landet. Nya Ostkustbanan är ett av partiets utpekade särskilt prioriterade objekt.

Prioritering av järnväg i norr krävs

Det är beklagligt att den liggande nationella planen inte prioriterar järnvägsutbyggnaden i norra Sverige mer. Med den nyindustrialisering som pågår är hållbara och snabba transporter en avgörande faktor som påverkar såväl etableringar och näringslivets utveckling som människors förutsättningar att bosätta sig i de norra delarna av landet. För att inte de gröna industrietableringarna ska leda till att norra Sverige utvecklas till ett nytt Klondike baserad på tillfällig, influgen arbetskraft behöver utbyggnad av järnvägen i norr vara en stomme i en strategi för hållbar samhällsbyggnad i norra Sverige.

Dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand är en avgörande järnvägs-satsning för Gävleborg och Västernorrland, för mellersta och norra Sverige och för järnvägens konkurrenskraft i hela Sverige. Med dubbelspåret mellan Gävle och Härnösand knyts Norrbotnia- och Botniabanan i norr samman med järnvägen i södra Sverige. Ostkustbanan är viktig för både person- och godstrafik. För att järnvägen längs hela norrlandskusten ska komma till sin rätt behöver Nya Ostkustbanan prioriteras och utbyggnaden av dubbelspåret färdigställas i snabbare takt än vad som nu är planerat och resurssatt. Det skulle både förkorta restiderna längs sträckan och fyrdubbla kapaciteten, vilket både skulle minska sårbarheten och öka tågans tillförlitlighet och punktlighet.

Påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan

Ostkustbanan är idag kraftigt eftersatt. Idag utgör Ostkustbanan en flaskhals som påverkar hela järnvägsnätet. Idag tar det en timme att åka tåg mellan Härnösand och Sundsvall, en sträcka på fem mil, vilket innebär att det är klart långsammare att färdas med tåg än med bil längs denna sträcka. Vi har under en längre tid kunnat se en kraftigt växande trafik längst sträckan. Mellan år 2000 och 2010 ökade trafiken med 80 %, från 35 tåg per dygn till 65 tåg. Trafiken väntas öka ytterligare långsiktigt. Det är positivt med ett ökat resande, men det innebär större förseningar, försvårar underhållsarbete och ger förlängda res- och transporttider då fler tåg ska samsas längs banan. Restiden mellan Stockholm och Sundsvall har förlängts sedan 1996, från drygt 3 h till över 3,5 h.

Dagens enkelspår är helt enkelt otillräckligt.

Restiderna mellan Stockholm och Gävle, Stockholm och Sundsvall samt Stockholm och Umeå skulle kraftigt förkortas med dubbelspår längs Ostkustbanan Gävle–Härnösand. Exempelvis tar det i dag 6,5 timmar att åka tåg mellan Stockholm och Umeå. Med dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle restiden kortas till 3 timmar och 50 minuter. För den regionala arbetspendlingen, utvidgning av arbetsmarknadsregionerna i norr och för möjligheten att resa till och från Stockholm med järnväg kan inte betydelsen av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan överskattas.

Även för godstrafiken är Nya Ostkustbanan oundgänglig. Basindustrin i norr genererar en stor mängd produkter som till omfattande del transporteras på järnväg. Dessa godsvolymer beräknas öka med ca 50 % kommande år. Europeiska unionen har pekat ut Botniska korridoren som en prioriterad transportkorridor, där Ostkustbanan är en del. Utan bättre järnväg blir konsekvenserna stora för både klimatet, trafiksäkerheten och förutsättningarna för näringslivet i både Sverige och Europa.

Förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan är stora. Möjlighet till större medfinansiering från EU finns. Etappindelningen av Nya Ostkustbanan möjliggör tidigarelagda investeringar. Miljöpartiet vill att hela sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand byggs så snart som möjligt. Vi vill satsa för att kunna bygga hela denna sträckan under planperioden. I den nationella planen satsas det mer än i Trafikverkets planförslag, men detta efter att Trafikverket kraftigt nedprioriterat Nya Ostkustbanan i sitt förslag. Det innebär egentligen bara att banan inte försenas – vi behöver istället skynda på bygget.

2027 firar Ostkustbanan 100 år. Regeringen bör prioritera att färdigställa dubbelspåret så att detta jubileum kan firas med tillförsikten att järnvägstransporterna längst Norrlandskusten är väl rustade för minst 100 år till.

Amanda Lind (MP)

Camilla Hansén (MP)

Elin Söderberg (MP)

Rebecka Le Moine (MP)