

Motion till riksdagen 2025/26:1622

av **Peder Björk m.fl. (S)**

Nya Ostkustbanan och industrisatsningar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan så att utvecklingsmöjligheter säkerställs och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Längs Norrlandskusten finns en befolkningskoncentration med ca 750 000 invånare. Där finns också en betydande del av svensk basindustri. Den industriella utvecklingen visar också att det finns en hög tillväxtpotential. Men den begränsas inte bara till kusten, utan även i inlandet planeras för stora investeringar i ny och befintlig industri som ger tusentals nya arbetstillfällen. Den omfattande etableringen av ny grön industri i hela norra Sverige omfattar även Västernorrland.

Det planeras för och genomförs investeringar i anläggningar för bl.a. vätgas, fossilfritt konstgödsel och elektrobränslen. Tillgången till effektiv infrastruktur är en nödvändig förutsättning för fortsatt gynnsam utveckling för regionen. Järnvägarna och vägarna måste anpassas till dagens förändrade villkor inom industri- och servicesektorn. Det är dags för en modern och väl fungerande infrastruktur så att människor, näringsliv, kommuner och övrig offentlig verksamhet kan utvecklas och växa. Hög kapacitet och pålitlig trafik på järnväg är avgörande för utvecklingen av såväl näringslivet som samhället i övrigt. Till detta kommer de stora och oomtvistliga klimat- och miljöfördelarna med transporter på järnväg. Industrierna i norra Sverige är viktiga motorer för tillväxten i landet. Både insatsvaror och färdiga produkter fraktas i dag till en betydande del på järnväg. Företagen beräknar dessutom att godsvolymererna kommer att öka med minst 50 procent de kommande åren.

Dagens ostkustbana är Sveriges längsta flaskhals med 27 mil enkelspårig järnväg på sträckan Gävle–Härnösand. I dag är banan överbelastad i hela sin sträckning och det finns ett mycket begränsat utrymme för fler transporter. Därför krävs dubbelspår på hela Ostkustbanan för att behoven av mer trafik och kortare restider ska kunna tillgodoses.

Genom att bygga dubbelspår kunde man fyrdubbla kapaciteten och halvera restiderna på Nya Ostkustbanan.

När Norrbottenbanan är i bruk blir Nya Ostkustbanan dessutom central som länk mellan norra och södra Sverige. Utbyggnaden till dubbelspår på etapperna Gävle–Kringlan (Axmartavlan) och Dingersjö–Sundsvall ingår i den nationella planen 2022–2033. Efter regeringens klartecken har första delsträckan Kubikenborg–Sundsvall C upphandlats och byggstartas hösten 2025.

En tydlig etappindelning för utbyggnaden av Ostkustbanan finns redan på plats och den möjliggör en betydligt snabbare utbyggnad än vad som tidigare planerats. Dessutom råder en enighet om detta bland kommuner, regioner och Trafikverket. En tidigarelagd investering i kapacitetsutbyggnad på Ostkustbanan är ett av de mest lämpade objekten för att gynna sysselsättning, miljö och klimat och stärka förutsättningarna för näringslivets utveckling. Investeringar i högre kapacitet på järnväg i norra Sverige är absolut nödvändiga.

Det förbättrar möjligheten till hållbara och effektiva transporter av gods men ökar även kapaciteten för persontransporter. Det gör det möjligt för ny grön industri att etablera sig och att utvidga de befintliga arbetsmarknadsregionerna för att säkra kompetensförsörjningen och en hög sysselsättning. Det bidrar helt enkelt till ökad tillväxt och en hållbar utveckling för hela Sverige.

Peder Björk (S)

Malin Larsson (S)

Peter Hedberg (S)

Anna-Belle Strömberg (S)