

## Motion till riksdagen 2011/12:T277

av **Bodil Ceballos (MP)**

# Ostkustbanan

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen bör prioritera dubbelspår på Ostkustbanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att tidigarelägga investeringar i triangelspår i Maland och Bergsåker.

## Motivering

De gångna vintrarna har varit tuffa för tågresenärerna. Det har berott på både vädret och bristande bankapacitet. Flaskhalsarna längs vägen gör inte saken bättre. På alltför många platser i landet har vi ännu inte dubbelspår eller tillräckligt med mötesplatser. När vi diskuterar SJ och vinterns snökaos eller sommarens värmekaos talar vi i huvudsak om persontrafiken. Problemen är dock minst lika stora när det gäller godstrafiken.

Ska vi klara omställningen att flytta gods från väg till järnväg är det av avgörande betydelse att det finns bankapacitet. Inte minst är det av stor vikt för transporter av malm och timmer från de norra delarna av landet. Dessa basnäringar har stor betydelse för den svenska industrin. I dag utvinns till exempel malm för 20 miljarder kronor per år som vidareförädlas till ett värde av 550 miljarder kronor i det svenska industrisystemet. Skogsindustriernas produktionsvärde uppgår till cirka 220 miljarder kronor per år. Det mesta går på export och de tunga råvarubaserade transporterna står för hela 75 procent av godstransporterna i Sverige.

Med ett dubbelspår Gävle–Sundsvall, som är en av de största flaskhalsarna i Botniska korridoren, skulle vi öka kapaciteten för godstrafiken i Sverige med 50 procent fram till 2025. Prognosen till 2020 är 100 tåg per dygn. Nuvarande kapacitet klarar knappt 65.

## Fel! Okänt namn på

Den nuvarande flaskhalsen på Ostkustbanan är en stor begränsning av transportmöjligheterna för malm- och skogsnäringarna samt för många andra industrier och företag. Ostkustbanan är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. De stora kapacitetsproblem vi ser på järnvägssträckan mellan Gävle och Sundsvall kan leda till att hela Norrlands tillväxt hämmas betänkligt.

Med en modernare järnväg kan de tre största städerna Gävle, Sundsvall och Umeå knytas samman i en gemensam arbetsmarknadsregion med upp mot en miljon invånare. Resandeutvecklingen med regionalstågstrafiken längs Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall har varit både uppskattad och framgångsrik. Antalet resande har ökat med ca 340 procent sedan trafikstarten juni 2001.

Kapacitetsbristen och prioritering av tåglägen på Ostkustbanan kommer dock enligt Trafikverket i Kapacitetsutredningen att bidra till att regionalstågen prioriteras bort för att ge utrymme för godstrafiken som enligt kalkyler är mer samhällsekonomiskt lönsamma. Om förslaget genomförs kommer fördubblingsmålet för kollektivtrafik 2020 inte att uppnås. Det blir ökade kostnader för busstrafik och outnyttjade fordon och inte minst en regionförminskning.

Med dubbelspår kan vi istället ge också de mindre orterna längs vägen möjlighet att nyttja den spårbundna trafiken. I Gävle kommun finns endast två stopp; Gävle Central och Furuvik. På vägen norrut kommer det första stoppet först efter 34 minuter i Ljusne varefter tåget stannar i de flesta tätorter längs vägen till Sundsvall. Ett tågstopp i Bergby skulle lösa problem för en stor del av de boende i de norra kommundelarna och underlätta för människor att arbetspendla. Tåget skulle halvera restiden till exempelvis Gävle och möjliggöra pendling även i den andra riktningen.

Utöver indragna tåg och förseningar har nuvarande kapacitetsbrister inneburit att restiderna blivit allt längre på Ostkustbanan. År 1997 var restiden precis 3 timmar för X 2000 mellan Sundsvall och Stockholm men idag har den tiden ökat till 3 tim 40 minuter. Med nya snabbtåg från SJ samt planerade spårarbeten förväntas restiden vara ca 4 timmar under en period. Med dubbelspår når vi en halverad restid mellan Sundsvall och Gävle och har därmed en stor potential för regionförstoring.

Miljöpartiet stöder Trafikverkets, Region Gävleborgs, berörda kommuners och länsstyrelsers projekt kallat samordnad planering för dubbelspår Gävle–Sundsvall. Det är ett ”pilotprojekt” som syftar till att samordna kommunernas översiktsplanering och järnvägsplaneringens tidiga skeden. Projektet bygger på den nya modell till järnvägsplanering som lagts fram av Transportinfrastrukturkommittén. Utrednings- och planeringsprocessen har redan påbörjats på bred front, och om det ska slutföras i sin helhet krävs att nödvändiga resurser tilldelas. Kostnaden beräknas till 100 miljoner kronor.

En liten investering med stora positiva effekter är en tidigareläggning av triangelspår i Maland och Bergsåker som i dag ligger väldigt sent i den nationella planen trots att de enligt Trafikverket tillhör ett par av landets mest lönsamma järnvägsprojekt. En tidigare investering skulle ge stora effekter.

**Fel! Okänt namn på**

Stockholm den 2 oktober 2011

*Bodil Ceballos (MP)*