

Enskild motion

## Motion till riksdagen 2015/16:549

av Tina Acketoft (FP)

### Dubbelspår Gävle–Sundsvall

---

#### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall/Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

#### **Motivering**

Tågresor är klimatsmarta resor. Ju fler personer som väljer tåget före bil, buss eller flyg, ju mer gods som rullar på stålhjul till våra viktiga exportmarknader i Europa, desto mindre blir vårt ekologiska fotavtryck i jämförelse med andra transportsätt. En av Sveriges hårdast belastade järnvägssträckor är den mellan Gävle och Sundsvall/Härnösand.

Idag är situationen på Ostkustbanan sådan att det i princip har nått kapacitetstaket för trafiken norr om Gävle. Det är till och med så illa att det nu tar åtminstone 20 minuter längre tid att resa från Sundsvall till Stockholm jämfört med för omkring 10 år sedan, trots att tågen nu kan gå med högre hastigheter. Orsaken till detta är kapacitetsbrist och därför väntetid på särskilda mötesplatser. Att innan Ostkustbanan får dubbelspår bygga dessa mötesplatser utan att vi vet med säkerhet att regeringen faktiskt fattar beslut om att prioritera detta dubbelspår kan faktiskt visa sig vara riskabelt. Snarare kan det bli så att dessa mötesplatser blir permanenta och att de förhindrar en dubbelspårslösning.

I samband med uppgörelsen om broavgifterna så beslöt Alliansregeringen att bygga dubbelspår från Njurundabommen in till Sundsvall och dessutom de triangelspår i Bergsåker och Maland som är så viktiga för godstrafiken. Alliansens beslut innebär

dessutom att det nu också byggs en station i Njurundabommen och ett nytt och modernt resecentrum i Sundsvall. Dubbelspåret in till Sundsvall kan ses som en första etapp för hela Ostkustbanan som dessutom möjliggör lokal pendeltågstrafik. Triangelspåren blir effektiva och nödvändiga länkar för utveckling av både Tunadalshamnen och Logistikparken, två viktiga pusselbitar i att utveckla Sundsvallsregionens attraktionskraft för näringsliv och företagsutveckling.

Sedan en tid tillbaka ingår Ostkustbanan i EUs TEN-T nät för järnvägstransporter inom EU. Det omnämns som ”Bothnia Link” och sträcker sig från Stockholm över Haparanda och ner efter den finska kusten. Om man ser krasst på detta bör man öka kapaciteten från söder, dvs. börja med att öka denna från Gävle och norrut för att så småningom knyta samman ett nät av järnvägar efter Bottenhavet och Bottenviken. Att som den rödgröna regeringen nu föreslår, bygga Norrbottniabanan, verkar mer vara ett populistiskt politiskt förslag än god samhällsnytta eftersom trängseln på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall är den alltigenom värsta flaskhalsen. Investeringar i infrastruktur är så kostsamma och så centrala för en god samhällsutveckling att vi inte har råd att börja i fel ände. Lösningen måste vara att börja i Gävle och bygga vidare norrut, steg för steg.

*Tina Acketoft (FP)*