

Motion till riksdagen 2021/22:3861

av **Kristina Nilsson m.fl. (S)**

Nya Ostkustbanan

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 och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Längs Norrlandskusten finns en befolkningskoncentration med ca 750000 invånare. Där finns också en betydande del av svensk basindustri, industri med hög tillväxtpotential. En nödvändig förutsättning för fortsatt gynnsam utveckling för regionen är tillgången till effektiv infrastruktur. 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.

Den norrländska basindustrin är en av de viktigaste motorerna för tillväxten i landet och dess produkter fraktas idag till en betydande del på järnväg. Företagen beräknar dessutom att godsvolymererna kommer att öka med cirka 50 procent fram till år 2025. Godstransporterna från skogsindustrin ut till världsmarknaden ger jobb och exportinkomster för vår välfärd. Bristerna i godstransportsystemet är dock i dagsläget så omfattande att tillväxten hämmas, inte bara i Norrland utan i hela landet. Detta medför negativa konsekvenser för miljö och klimat och inte minst för trafiksäkerheten på grund av att transporter med lastbil ökar.

En investering i högre kapacitet i infrastrukturen efter Norrlandskusten är därför absolut nödvändig.

Även för att öka kapaciteten för persontransporter och därmed vidga de befintliga arbetsmarknadsregionerna krävs en kraftigt utbyggd järnvägskapacitet. Utvidgade arbetsmarknadsregioner är en förutsättning såväl för hög sysselsättning som för näringslivets kompetensförsörjning.

Bottniska korridoren är en av Europeiska unionen, genom det så kallade TEN-T-programmet, prioriterad transportkorridor som binder samman råvaruproduktionen i norra Sverige med förädlingsindustrin och marknaden i södra och mellersta Sverige och i Europa. Det är den dominerande gods-korridoren i norra Europa och består av Norrbotniabanan, Botniabanan, Ådalsbanan och Ostkustbanan. Korridoren fortsätter genom godsstråket Bergslagen vidare till anslutningen mot nordiska triangeln i Mjölby.

Mot den bakgrunden är det av yttersta vikt att regeringen tillser att Ostkustbanan prioriteras. Att Botniabanan har byggts är positivt, men den behöver en bättre koppling till det nationella järnvägsnätet.

När Norrbotniabanan är i bruk blir Ostkustbanans roll som en länk mellan norra och södra Sverige ännu tydligare. Idag 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.

Numera finns en tydlig etappindelning av utbyggnaden av Ostkustbanan från Gävle upp till Västeråsby. Den möjliggör en betydligt snabbare utbyggnad än som tidigare planerats. Dessutom råder en enighet om detta bland kommuner, regioner och Trafikverket.

I den situation Sverige nu befinner sig i är en tidigarelagd investering i kapacitetsutbyggnad på Ostkustbanan ett av de mest lämpade objekten för att gynna sysselsättning, miljö och klimat och stärkta förutsättningar för näringslivets utveckling.

Kristina Nilsson (S)

Patrik Lundqvist (S)

Elin Lundgren (S)

Malin Larsson (S)

Anna-Belle Strömberg (S)

Åsa Lindestam (S)