

Motion till riksdagen 2023/24:213

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

Dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och utbyggnaden av Norrbotniabanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan och att detta bör få genomslag även i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda utbyggnaden av Norrbotniabanan och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera utbyggnad av Botniska korridoren och järnväg i norra Sverige i kommande nationell plan och tillkännager detta för regeringen.

Otillräckliga satsningar på 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.

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 saknades nödvändiga prioriteringar av järnväg. När det gäller godstransporter riskerar nuvarande prioriteringar att cementera godstrafiken till tunga vägtransporter istället för att möjliggöra 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 påskynda satsningarna på både utbyggnad och underhåll av järnvägen i hela landet. Dubbelspår längs Nya Ostkustbanan samt Norrbotniabanan är två av partiets utpekade särskilt prioriterade objekt. Nu är det avgörande att resurser

tillförs så att en fungerande järnväg längs Norrlandskusten verkligen kommer på plats. Vi har varken råd eller tid att vänta längre!

De gröna industrisatsningarna kräver prioritering av järnvägen i norr

Med den nyindustrialisering som pågår i norra Sverige är hållbara och snabba transporter en avgörande faktor såväl för etableringar och näringslivets utveckling som för 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, eller att industri- och samhällsutvecklingen hämmas av otillräckliga transportmöjligheter för gods, behöver utbyggnad av järnvägen i norr vara en stomme i en strategi för hållbar samhällsbyggnad i norra Sverige och en prioritering i kommande nationell plan.

Europeiska unionen har pekat ut Botniska korridoren som en prioriterad transportkorridor. I den ingår Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen. Det innebär att möjligheten till medfinansiering är stor, men också att Sverige behöver uppfylla sin del av överenskommelsen med EU – att stomnät-korridoren Skandinavien–Medelhavet – där Botniska korridoren är en bärande del – ska vara klar senast 2030. Utan bättre järnväg blir konsekvenserna stora för både klimatet, trafiksäkerheten och förutsättningarna för näringslivet i både Sverige och Europa. Med det försämrade säkerhetspolitiska läget finns ytterligare skäl till snabb utbyggnad av robusta transportnät som knyter Europa samman.

Enligt Nya Ostkustbanans senaste partigranskning är alla som svarat eniga om vikten av dubbelspår och att det ska prioriteras. Samtidigt vet vi att skillnaderna är stora i hur partierna i praktiken väljer att prioritera infrastruktursatsningar när det väl kommer till kritan. Regeringen har i sina direktiv till kommande nationell transportplan uttalat att Botniska korridoren ska prioriteras. Det är bra, men det gäller att detta verkligen får genomslag, både i plan och i finansiering.

Påskynda utbyggnaden av dubbelspår längs Nya Ostkustbanan

Dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand är en avgörande järnvägssatsning 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.

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.

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.

Påskynda utbyggnaden av Norrbotniabanan

Miljöpartiet har länge varit pådrivande för Norrbotniabanan, som kopplar ihop Umeå och Luleå och därmed förbinder hela Norrlandskusten med järnväg. Norrbotniabanan halverar restiden mellan Umeå och Luleå och kommer att ge helt nya möjligheter för alla som bor, arbetar och reser längs sträckan. För att de gröna industrisatsningarna i norra Sverige ska bli hållbara är en viktig förutsättning att det som produceras kan transporteras på ett hållbart sätt och att det finns goda förutsättningar för människor att leva och arbeta i regionen. Här spelar Norrbotniabanan en oerhört viktig roll.

Vi vill därför satsa ytterligare för att snabba på planeringen och utbyggnaden av Norrbotniabanan. Det ska kunna gå att resa snabbt och hållbart längs hela Norrlandskusten, men då behöver alla pusselbitarna finnas på plats snarast möjligt.

2027 firar Ostkustbanan 100 år. Regeringen bör prioritera att färdigställa dubbelspåret och utbyggd järnväg längs hela Norrlandskusten, så att detta jubileum kan firas med tillförsikten att järnvägstransporterna i norr är väl rustade för minst 100 år till.

Amanda Lind (MP)

Elin Söderberg (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Camilla Hansén (MP)

Emma Berginger (MP)

