

Motion till riksdagen 2024/25:1610

av **Anne-Li Sjölund m.fl. (C)**

Nya Ostkustbanan: Dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en sammanhållen och snabb satsning på dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand, den s.k. Nya Ostkustbanan, och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sträckan i sin helhet ska byggas klar till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

inte är starkare än sin svagaste länk. För att norrländsk exportindustri ska kunna leverera sina produkter till kund räcker det inte att den norrländska infrastrukturen fungerar – lika viktigt är det att godset kan passera exempelvis Hallsberg, Öresund och till Göteborgs hamn. Kustjärnvägen mellan Gävle och Härnösand är en av de viktigaste järnvägs-sträckorna i Sverige. Problemen är många. Bristande kapacitet, sårbarhet, långa restider och mycket hög belastning.

Botniabanan och Ådalsbanan mellan Härnösand och Umeå trafikeras nu för fullt. Helt nya förutsättningar för järnvägstrafiken har skapats längs Norrlandskusten. Tillsammans med Ostkustbanan bildar Ådalsbanan och Botniabanan en kustjärnväg för snabba, säkra och miljövänliga person- och godstransporter. Detta har även inneburit en ökad

trafikering av Ostkustbanan som redan idag är en av Sveriges mest belastade enkelspår med så många tågset att det föreligger ett behov av dubbelspår. Enligt SJ är sträckan Stockholm–Sundsvall–Umeå den fjärrtågssträcka med störst trafik tillväxt och SJ har köpt in nya tåg som går i 250 km/h som ska trafikera denna sträcka för att öka kapaciteten. Norrbotniabanan har byggstartats och med rätt beslut från regeringen kan vi få en sammanhållen järnväg hela vägen från Stockholm till Luleå, helt i enlighet med EU:s transportpolitik TEN-T. Enligt överenskommelse mellan EU, Sverige och övriga EU-länder ska hela ScanMed-korridoren, där såväl Nya Ostkustbanan och Norrbotniabanan ingår, stå klar redan 2030, och då krävs att byggtakten höjs.

En sådan järnväg är dimensionerad för 250 km/h och klarar tunga och långa tåg. En sådan bana kommer att trafikeras både av persontrafik och godstrafik.

Gamla Ostkustbanan är flaskhalsen som stryker flödet i systemet. Den måste byggas bort. Dubbelspårsutbyggnaden har börjat. Runt om i Sundsvall pågår intensivt arbete, i Gävle pågår planering och projektering för fullt. 8 miljarder ligger i nuvarande plan. Om man skulle se detta som en samlad investering är det en av de större järnvägsinvesteringarna som pågår i Sverige. Men det är inte tillräckligt. Hela sträckan Gävle–Härnösand måste åtgärdas. Regeringen bör därför redan nu besluta att sträckan i sin helhet ska byggas klar till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna.

Regeringen bör prioritera en snabbare utbyggnad med det självklara målet om dubbelspår och ny järnväg hela sträckan Gävle–Härnösand.

Nyindustrialiseringen är ett faktum. Näringslivet i norra Sverige investerar nu hisnande 1 800 miljarder, med stor potential för ännu större investeringar om den fysiska infrastrukturen i form av elförsörjning, vägar, järnvägar och hamnar också utvecklas på det sätt som är nödvändigt. Att få upp en ny snabb och effektiv järnväg mellan Gävle och Luleå för både gods och passagerare kommer enligt tillgängliga beräkningar att kosta drygt 60 miljarder, och då är inte EU-medfinansieringen inräknad. Så det är ju en låg kostnad i förhållande till den nytta som genereras.

Dagens godstransporter har en tydligt nord-sydlig dimension och stora mängder gods transporteras längs E4:an mellan Luleå och Stockholm. Bara i Sundsvall passerar cirka 3 500 lastbilar i genomsnitt varje dygn, året runt. Varje år går motsvarande 400 000 containrar gods på väg mellan norra Sverige och Skåne. En stor andel av allt gods som transporteras i norra Sverige kommer från eller ska till Göteborg eller Malmö, samtidigt

som både väg och järnvägsnätet har kapacitets- och kvalitetsbrister i dessa viktiga stråk. Dessutom prognostiserar Trafikverket att mängden gods som ska transporteras kommer öka med cirka 50 procent fram till 2040. När mer gods kan transporteras på järnväg och sjö till och från norra Sverige kommer belastningen från långväga godstransporter och transittrafik genom södra Sverige kunna avta eller till och med minska över tid.

Att bygga Nya Ostkustbanan är i första hand en europeisk och nationell satsning som också ger stora regionala nyttor i norra men också i södra Sverige. När mer gods kan gå andra vägar kan behovet av ny infrastruktur i södra Sverige minska. Nu är det dags att skala upp arbetet och fullfölja hela dubbelspåret. Förutsättningarna har aldrig varit så bra som nu. Rekordstora investeringar i norr, Norrbottenbanan har byggstartats och en färdig utbyggnadsstrategi ligger på bordet. Nu finns ett gediget beslutsunderlag på regeringens bord – och det är viktigt. Trafikverket har delat upp sträckan i fem utbyggnadsetapper och också föreslagit en utbyggnadsordning. Det är viktigt att regeringen och Trafikverket nu fokuserar på att detta är en sammanhängande investering som ska färdigställas i sin helhet. Varför är det viktigt? Jo, därför att då kan Trafikverket forcera arbetet med järnvägsplaner och också söka 30–50 procents medfinansiering från EU.

Vi välkomnar också att regeringen i sina direktiv till Trafikverket för första gången lyfter upp EU:s transportpolitik TEN-T där både Norrbottenbanan och Nya Ostkustbanan ingår. Vi utgår nu ifrån att Trafikverket i sitt kommande arbete med den nationella planen lyfter in dessa viktiga objekt så att de kan stå klara i enlighet med EU:s målår 2030.

Anne-Li Sjölund (C)

Anders W Jonsson (C)

Helena Lindahl (C)