SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2773

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 Gävle–Härnösand i sin helhet ska byggas klart till 2035, något som ligger i linje med löften från flera av regeringspartierna, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Inget är starkare än sin svagaste länk. För att norrländsk exportindustri ska kunna leverera sina produkter till kunder räcker det inte att den norrländska infrastrukturen fungerar – lika viktigt är det att godset kan passera mellersta Sverige till Öresundsbron och Göteborgs hamn. Kustjärnvägen mellan Gävle och Härnösand är en av de viktigaste järnvägssträckorna i Sverige. Problemen är många: bristande kapacitet, bristande standard, 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 en utbyggd Ostkustbana 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 i dag är ett av Sveriges mest belastade enkelspår med så många tågset att det föreligger kapacitetsproblem och ett stort behov av dubbelspår. Enligt SJ är sträckan Stockholm–Sundsvall–Umeå den fjärrtågssträcka som har störst trafiktillväxt. Till detta kommer att SJ har köpt in nya tåg för 250 km/h som SJ räknar med ska trafikera kustjärnvägen, vilket leder till stora möjligheter att minska restiden mellan kustorterna i norra Sverige. Detta underlättas också av att Norrbotniabanan har byggstartats, vilket binder samman Luleå och Skellefteå med Umeå. Med rätt beslut från regeringen kan vi i närtid få en sammanhållen högkvalitativ järnväg hela vägen från Stockholm till Luleå, om Ostkustbanan byggs ut till dubbelspår. En sådan järnväg är dimensionerad för 250 km/h och klarar tunga och långa tåg. En sådan bana kommer att trafikeras av både persontrafik och godstrafik.

Den utbyggda kustjärnvägen skulle också vara helt i enlighet med EU:s transport-politik TEN-T. Enligt en överenskommelse mellan EU, Sverige och övriga EU-länder ska hela Scanmedkorridoren, där såväl Nya Ostkustbanan som Norrbotniabanan ingår, stå klar redan 2030, och då krävs att byggtakten höjs.

Gamla Ostkustbanan är flaskhalsen som stryper 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. 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 alla regeringspartierna.

Regeringen bör prioritera en snabbare utbyggnad med det självklara målet om dubbelspår och ny järnväg på 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.

Dagens godstransporter har en tydligt nord-sydlig dimension och stora mängder gods transporteras längs E4:an mellan Luleå och Stockholm. 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. När mer gods kan transporteras på järnväg och sjö till och från norra Sverige

kommer belastningen från långväga godstransporter och transittrafik på väg genom södra Sverige att kunna begränsas eller till och med minska över tid.

Att bygga Nya Ostkustbanan är i första hand en europeisk och nationell satsning som förutom att den ger stora regionala nyttor i norra Sverige är central för försörjningen av viktiga insatsvaror och produkter för hela EU och för att minska sårbarheten.

Nu är det dags att skala upp arbetet och fullfölja hela dubbelspåret. Förutsättningarna har aldrig varit så bra som nu. Rekordstora industriinvesteringar i norr, Norrbotniabanan har byggstartats och en färdig utbyggnadsstrategi för Nya Ostkustbanan ligger på bordet. Nu finns ett gediget beslutsunderlag på regeringens bord – och det är viktigt. Det är viktigt att regeringen och Trafikverket 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 Norrbotniabanan och Nya Ostkustbanan ingår. Vi utgår nu från 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)

Caroline Schmidt (C) *Julia Algotsson (C)*