

Enskild motion

Motion till riksdagen 2015/16:835

av Ingemar Nilsson m.fl. (S)

Ostkustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i infrastrukturplaneringen studera förutsättningarna för investeringar i Ostkustbanan i Västernorrlands län och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Utmed Norrlandskusten finns en befolkningskoncentration med ca 750 000 invånare. Dessutom finns en betydande del av svensk basindustri med hög tillväxtpotential längs den norrländska kusten. En nödvändig förutsättning för fortsatt gynnsam utveckling för regionen är tillgången till effektiv infrastruktur. Hög kapacitet och pålitlig trafik på järnvägar är helt avgörande för utvecklingen av såväl näringslivet som samhället i övrigt.

Basindustrin i norr är en av de viktigaste motorerna för tillväxten i landet, och dess produkter fraktas till stor del på järnväg. Företagen beräknar dessutom att godsvolymererna kommer att öka med cirka 50 procent fram till år 2025.

Godstransporterna från skogs- och pappersindustrin i Västernorrland ut till världsmarknaden ger jobb och exportinkomster för vår välfärd. Bristerna i godstransportsystemet är dock så omfattande att tillväxten hämmas, inte bara i Norrland utan i hela landet. Detta medför negativa konsekvenser även för miljön och trafiksäkerheten på grund av att transporter med lastbil ökar.

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

Bottniska korridoren är en 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. I stora delar av Europa är vägarna igenkorkade av lastbilar, varför EU är berett att stödja byggandet av ett antal transportkorridorer på järnvägar, genom det så kallade TEN-T-programmet. Mot den bakgrunden är det av yttersta vikt att regeringen tillser att Ostkustbanan inryms i den kommande infrastrukturplanen. Att Botniabanan har byggts är positivt, men den behöver en bättre koppling till det nationella järnvägsnätet. För att kunna nyttja investeringen fullt ut måste den kompletteras med investeringar i Ådalsbanan och Ostkustbanan. Ådalsbanan är viktig för godstransporter för framför allt skogs- och pappersindustrin. Den nedre delen av Ådalsbanans anslutning till Botniabanan har rustats upp, men den för industrin viktiga norra delen av banan har förfallit sedan 1970-talet och kan inte användas fullt ut. Den låga standarden innebär långsamma och dyra transporter. Industrierna beräknar att godsvolymer kommer att öka kraftigt, vilket kräver att banan rustas upp. Upprustning skulle också möjliggöra persontrafik på sträckan, vilket skulle innebära nya utvecklingsmöjligheter för Västernorrlands län och dess invånare. Ombyggnad av Ådalsbanans norra del skulle också dessutom göra möjligt att omdirigera tågtrafiken vid driftstopp mellan stambanan i Norrlands inland och järnvägen längs kusten. Det skulle skapa trygghet för industrin även i andra delar av Sverige.

När Botniabanan och Ådalsbanan är i bruk blir Ostkustbanans roll som en länk mellan norra och södra Sverige ännu tydligare. Idag är banan överbelastad mellan Sundsvall och Hudiksvall 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.

Ingemar Nilsson (S)

Eva Sonidsson (S)

Kristina Nilsson (S)

Susanne Eberstein (S)