SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1231

av Jörgen Berglund och Viktor Wärnick (båda M)

Dubbelspårig ostkustbana

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa den aviserade utbyggnaden av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverige behöver en ny ostkustbana som är dubbelspårig. Järnvägsbanan längs ostkusten är bland de mest trafikerade enkelspåriga järnvägarna i landet och är i skriande behov av en kapacitetsutbyggnad. Därför är det mycket glädjande att den moderatledda regeringen i våras beslutade om 11 miljarder kronor till stråket i nationella planen för transportinfrastruktur. Nu är det viktigt att hela sträckan blir dubbelspårig och att den aviserade utbyggnationen av Ostkustbanan säkerställs.

Järnvägen mellan Sundsvall och Stockholm förser hela Sverige med viktigt gods och kompetenta individer som dagligdags transporteras längs sträckan. En utbyggnation ger inte bara en avsevärd tidsvinning för resenären och pendlaren utan också en möjlighet till stor avlastning för trafiken på våra vägar där gods i stor utsträckning idag i stället transporteras.

Beräkningar har dessutom gjorts av Nya Ostkustbanan, ett bolag som ägs av Region Gävleborg och Region Västernorrland ihop med många av de berörda kommunerna, som visar att den samhällsekonomiska nyttan av en dubbelspårig ostkustbana är god.

Det region- och kommunägda bolaget har använt sig av Trafikverkets beräkningsmodeller, men i stället för att dela upp sträckan har man utgått från att det, som sig bör, ska vara en sammanhållen investering för hela sträckan. Anledningen till att detta är en viktig utgångspunkt är att Trafikverket från början valde att dela upp sträckan i 17 delsträckor när man gjort sina beräkningar av nyttan. Ostkustbanan behöver dock ses som den helhet den faktiskt är.

I och med detta skulle en dubbelspårig ostkustbana mellan Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall och Härnösand innebära en samhällsekonomisk nytta på tiotals miljarder kronor. Netto, efter avdrag för byggkostnader, räntekostnader och drifts- och underhållskostnader, handlar det ändå om flertalet miljarder kronor. Detta får anses vara försiktiga beräkningar, vilket alltså troligen innebär en högre samhällsnytta i realiteten.

Länen norr om Dalälven är centrala för att hela Sverige ska fungera. Transporterna söderut, till Stockholm och vidare till resten av Sverige och Europa, måste prioriteras. En utbyggnation av Ostkustbanan till dubbelspårig järnväg är en central del i denna för riket viktiga prioritering, och nu måste den aviserade utbyggnationen säkerställas samtidigt som återstående sträckor på banan prioriteras i det kommande arbetet för att få på plats ett dubbelspår längs hela stråket. Detta bör riksdagen tillkännage för regeringen.

Jörgen Berglund (M) *Viktor Wärnick (M)*