SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:1705

av Malin Larsson m.fl. (S)

Nya Ostkustbanan och industrisatsningar

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att i infrastrukturplaneringen verka för en snabbare och sammanhållen utbyggnad av Nya Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Längs Norrlandskusten finns en stor befolkningskoncentration och en betydande del av svensk basindustri. Den industriella utvecklingen visar att det finns en stor tillväxtpotential. Men utvecklingen begränsas inte bara till kusten, utan även i inlandet pågår och planeras stora investeringar i ny och befintlig industri som skapar nya arbetstillfällen. Den omfattande utvecklingen av industrin i norra Sverige berör även Västernorrland.

Det planeras för och genomförs investeringar i anläggningar för bland annat vätgas, förnybara bränslen och andra fossilfria produkter. Tillgången till effektiv infrastruktur är en nödvändig förutsättning för fortsatt gynnsam utveckling i regionen. Järnvägarna och vägarna måste anpassas till dagens förändrade behov inom industri- och servicesektorn. Det behövs en modern och väl fungerande infrastruktur så att människor, näringsliv, kommuner och övrig offentlig verksamhet kan utvecklas och växa.

Hög kapacitet och pålitlig trafik på järnväg är avgörande för utvecklingen av såväl näringslivet som samhället i övrigt. Till detta kommer de stora klimat- och miljöfördelarna med transporter på järnväg. Industrierna i norra Sverige är viktiga motorer för tillväxten i hela landet. Både insatsvaror och färdiga produkter fraktas i dag till betydande del på järnväg och behovet av effektiva godstransporter förväntas öka.

Järnvägsstråket från Gävle via Sundsvall och Härnösand och sedan vidare till Västeraspby, där Ådalsbanan ansluter till Botniabanan, är en viktig transportlänk mellan norra och södra Sverige. Ostkustbanan är i dag till stora delar enkelspåriga och har betydande kapacitetsbrister. Det begränsar möjligheterna till fler transporter och kortare restider. Därför behövs en sammanhållen utbyggnad av Nya Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand. Med dubbelspår kan kapaciteten öka kraftigt samtidigt som restiderna förkortas och järnvägens tillförlitlighet förbättras.

När Norrbotniabanan är i bruk blir Nya Ostkustbanan dessutom ännu viktigare som länk mellan norra och södra Sverige. Järnvägsstråket har också stor betydelse för Sveriges beredskap och möjligheterna att upprätthålla viktiga transporter vid kriser och störningar.

I den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 ingår utbyggnaden till dubbelspår på etapperna Gävle–Kringlan och Dingersjö–Sundsvall. Arbetet med den första delsträckan Kubikenborg–Sundsvall C har påbörjats och etappen Dingersjö–Kubikenborg har fått finansiering. Det är viktiga steg framåt, men stora delar av den nödvändiga utbyggnaden återstår.

Det är viktigt att utbyggnaden inte stannar vid Sundsvall. Trafikverkets utbyggnadsstrategi omfattar hela sträckan från Gävle till Härnösand. En tydlig etappindelning finns framtagen och ger förutsättningar för en fortsatt och snabbare utbyggnad. För att investeringarna ska ge full effekt behöver hela stråket omfattas av en långsiktig och sammanhållen planering.

En snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan skulle förbättra möjligheterna till hållbara och effektiva godstransporter och öka kapaciteten för persontrafiken. Det skulle också stärka förutsättningarna för nya industrietableringar och utvidga arbetsmarknadsregionerna för att säkra kompetensförsörjningen och en hög sysselsättning. Investeringar i högre kapacitet på järnvägen i norra Sverige är nödvändiga för att stärka näringslivets konkurrenskraft, minska klimatpåverkan och bidra till en hållbar utveckling i hela Sverige.

Malin Larsson (S)

Peter Hedberg (S) *Anna-Belle Strömberg (S)*