

2017-08-22

Infrastrukturminister  
Tomas Eneroth  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

Bäste Tomas,

Vi är glada över att du utnämnts till infrastrukturminister! Vi vet att du är van att tackla stora och komplexa frågor; något som verkligen kommer att behövas nu när du ska ta dig an den nationella infrastrukturplanen!

Kommunerna och regionerna längst med södra Norrlandskusten - från Gävle i söder till Örnsköldsvik i norr - är överens om att en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand är den enskilt viktigaste utvecklingsfrågan för oss här i södra Norrland. Men det är också en viktig fråga ur ett nationellt perspektiv.

Vi vill som ledande företrädare för socialdemokraterna i våra respektive kommuner och regioner gemensamt bjuda in dig till vår del av Sverige. Helst skulle vi vilja ordna en resa med ett mindre inhyrt tåg längst med kusten. Då kan vi berätta om den gynnsamma utveckling som vi nu ser, men också visa vad som krävs för att ytterligare stärka utvecklingen. Vi ligger mitt i Sverige och investeringar här gynnar hela landet.

Det handlar om att knyta samman norra och södra Sverige, och om att skapa goda järnvägsförbindelser hela vägen längst med Norrlandskusten och vidare ut mot kontinenten. Det 27 mil långa enkelspåret mellan Gävle - Sundsvall - Härnösand utgör idag Sveriges längsta flaskhals. Den stryker järnvägsflödet i en strategiskt viktig del av landet. Längst med Ostkustbanan bor drygt 500 000 människor, och här ligger flera av Sveriges största och viktigaste industrier. Många av industrierna längst sträckan vittnar om att deras kunder - inte minst på kontinenten - efterfrågar att gods ska gå via järnväg. Idag saknas tillräcklig kapacitet. Kapacitetsutnyttjandet ligger på 80 procent, vilket gör Ostkustbanan till Sveriges hårdast belastade enkelspår. Därför går det varje dag mellan 1 400 och 2 500 lastbilar längst med kusten i långväga trafik, gods som med fördel skulle kunna transporteras på järnväg om det funnits plats.

Mellan år 2000 och 2010 ökade trafiken på Ostkustbanan med 80 procent - från 35 tåg till 65 tåg per dygn. På sträckan Sundsvall och Gävle har konkurrensen mellan person- och godstrafik blivit allt hårdare. Snabbtåg, regionaltåg och godståg konkurrerar om utrymmet vilket gör hela systemet sårbart. Restiden Sundsvall - Stockholm har de senaste 20 åren ökat med ca 20 - 30 min och ligger nu på ca 3:35.

Vi har tillsammans bildat ett bolag som driver frågan om dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand; vi kallar det för Nya Ostkustbanan. Nya Ostkustbanan arbetar för dubbelspår på det som idag heter Ostkustbanan, men även på Ådalsbanan. Vi har anställt Ingela Bendrot som vd för bolaget. Hon var tidigare statssekreterare hos Catharina Elmsäter Svärd.

Här kommer våra bästa argument för en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Härnösand:

### **1. Nya Ostkustbanan bidrar till jobb och tillväxt i hela landet**

Industrierna längst med södra Norrlandskusten går för högvarv. Om mindre än ett år kommer SCAs gigantiska utbyggnad av massafabriken Östrand i Timrå stå klar. SCA investerar närmare 8 miljarder, vilket gör detta till en av de största industriinvesteringarna i Sverige genom tiderna och den största i Norrland någonsin. Men det handlar inte bara om tung industri, utan även om nya jobb inom mindre företag och inom tjänstesektorn. Bättre pendlingsmöjligheter stärker företagens möjligheter när det gäller "kompetenstransporter" längst med kusten och bidrar också till att underlätta integrationen. Idag saknas en fungerande kustjärnväg, det finns helt enkelt inte kapacitet för att transportera godset på järnvägen. Det måste ändras!

### **2. Nya Ostkustbanan avlastar den överhettade Mälardalen**

Dubbelspåret halverar restiderna. En resa mellan Stockholm och Sundsvall skulle ta två timmar med dubbelspår, vilket skapar helt nya pendlingsmöjligheter. Mälardalen kan avlastas, samtidigt som städerna längs med kusten växer sig rikare på både människor och företag, kultur och service. Då kan människor bo där de vill och jobba där de utvecklas.

### **3. Nya Ostkustbanan öppnar för minst 50 000 nya bostäder!**

Boverket bedömer att det behövs 620 000 nya bostäder innan 2025. Kommunerna och regionerna längst med Ostkustbanan menar att det är möjligt att – med bättre och snabbare pendlingsmöjligheter - bygga minst 50 000 nya bostäder! Längst med södra Norrlandskusten bor redan idag många människor. I Gävle och Sundsvall bor över 200 000 personer! Räkna man in de övriga städerna längs med kusten och angränsande kommuner handlar det om en halv miljon. Men det finns plats för fler!

### **4. Nya Ostkustbanan integrerar Botniabanan fullt ut i det nationella järnvägsnätet**

Botniabanan har blivit en stor regional succé, men eftersom att Ostkustbanan söder om Botniabanan inte håller måttet finns fortfarande stor utvecklingspotential för det mer långväga resandet. Dubbelspår mellan Gävle och Härnösand skulle i det närmaste halvera restider från Umeå ned till Stockholm. Sverigekartan skulle ritas om!

### **5. Nya Ostkustbanan ger snabb samhällsekonomisk nytta!**

Till skillnad från helt nya järnvägssatsningar där man måste vänta i flera decennier på att få fram den fulla nytta kommer nyttan av ett dubbelspår på Ostkustbanan direkt för varje etapp som byggs. För varje del som byggs kortas restiderna samtidigt som kapaciteten ökar. De sträckor som ger störst nytta byggs först.

## **6. Nya Ostkustbanan ger stor miljönytta då den ersätter både lastbilar och flyg!**

Varje dag går tusentals lastbilar längst denna kuststräcka i långväga trafik. Huvuddelen av detta gods skulle kunna gå på järnväg – om kapaciteten fanns. Ostkustbanan begränsar järnvägen i hela landet. Varje år flyger dessutom två miljoner passagerare mellan Stockholm och Umeå/Östersund/Sundsvall. SJ menar att en mycket stor del av dessa flygresor skulle ersättas av tåg när väl dubbelspåret finns på plats. Samma gäller bilresandet längst med kusten – här finns en betydande potential för miljöförbättringar.

Nya Ostkustbanan ger det regeringen efterfrågar i sitt direktiv till Trafikverket, inte minst när det gäller att förbättra förutsättningarna för näringslivet, stärka sysselsättningen och aktivt bidra till att lösa bostadskrisen i Sverige. Vi ser fram emot att ta del av Trafikverkets förslag till nationell plan, men framför allt ser vi fram emot att träffa dig senare i höst.

Varmt lycka till önskar partikamraterna i Gävleborg och Västernorrland, och hjärtligt välkommen att besöka oss!

**Peder Björk**, ordförande i Nya Ostkustbanan samt kommunstyrelsens ordförande (S), Sundsvalls kommun.

**Eva Lindberg**, regionstyrelsens ordförande (S), Region Gävleborg.

**Erik Lövgren**, regionstyrelsens ordförande (S), Region Västernorrland.

**Jörgen Edsvik**, oppositionsråd (S), Gävle kommun.

**Sven-Erik Lindestam**, kommunstyrelsens ordförande (S), Söderhamns kommun.

**Mikael Löthstam**, kommunstyrelsens ordförande (S), Hudiksvalls kommun.

**Monica Olsson**, kommunstyrelsens ordförande (S), Nordanstigs kommun.

**Fred Nilsson**, kommunstyrelsens ordförande (S), Härnösands kommun.

**Jan Sahlén**, kommunstyrelsens ordförande (S), Kramfors kommun.

**Glenn Nordlund**, kommunstyrelsens ordförande (S), Örnsköldsviks kommun.