

Hemställan till regeringen

Till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson

Ledande regeringsföreträdare har i flera sammanhang gjort starka utfästelser om att Nya Ostkustbanan ska prioriteras och att banan ska stå klar till 2035. Det är en självklar prioritering. Nya Ostkustbanan är en bana som har hög genomförbarhet:

- Nya Ostkustbanan har mycket hög planmognad. Hela sträckan mellan Gävle och Västeråsby är väl utredd,
- Korridorvalet för den 27 mil långa sträckan mellan Gävle–Härnösand är klart, endast en etapp återstår,
- Den samhällsekonomiska nyttan för Nya Ostkustbanan är mycket bättre än för de flesta andra stora järnvägsprojekt,
- Väsentligt lägre kostnader per mil än andra större järnvägsprojekt uppvisar,
- Ingår i EU:s stamnät TEN-T som ska stå klart 2030,
- Nya Ostkustbanan medfinansieras från EU,
- Ingår i den militära mobilitetskorridoren som upprättats efter NATO-inträdet; och Sundsvall har en strategisk betydelse med sin direktkoppling till Trondheim,
- Starkt stöd både politiskt och bland allmänheten.

Trots de stora styrkor projektet uppvisar känner vi en tilltagande oro över att en av landets viktigaste och mest lönsamma järnvägsinvesteringar riskerar att fördröjas. Vi menar att det är viktigt att investera i infrastruktur som är kostnadseffektiv och uppvisar samhällsnytta, vilket Nya Ostkustbanan gör. Ska Sverige vara med och konkurrera om framtidens arbetstillfällen så behövs fungerande gods- och persontransporter. Då är Nya Ostkustbanan en central pusselbit. Omställningen kommer att ske. Frågan är om den kommer ske här eller i annan del av världen. I det bilagda PM:et beskriver vi bakgrunden till att vi gör denna hemställan.

Vi är medvetna om att regeringen generellt sett vill undvika att namnge objekt inför åtgärdsplaneringen, men vi menar att det nu är nödvändigt att Trafikverket får tydliga signaler om att Nya Ostkustbanan är en bana som måste byggas klar i sin helhet.

Mot denna bakgrund hemställer vi att regeringen så fort som möjligt, dock senast i samband med direktiven till Trafikverket om att inleda åtgärdsplaneringen beslutar att hela Nya Ostkustbanan ska byggas klart. Det betyder att ett modernt dubbelspår ska byggas på sträckan Gävle–Härnösand och ansluta till Botniabanan, med ambition att hela sträckan ska stå klar 2035.

På uppdrag av styrelsen i Nya Ostkustbanan, 22 november 2024,

Ingela Bendrot, vd Nya Ostkustbanan

Niklas Säwén
Kommunstyrelsens ordförande Sundsvall
Ordförande i Nya Ostkustbanan

Stefan Dalin
Kommunstyrelsens ordförande Timrå
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Marjo Myllykoski
Kommunstyrelsens vice ordförande Söderhamn
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Daniel Olsson
Kommunalråd Gävle
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Ola Wigg
Kommunstyrelsens ordförande Nordanstig
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Alexander Hägg
Ordförande hållbarhetsnämnden
Region Gävleborg

Oliver Dogo
vd Handelskammaren Mittsverige

Anna Sundberg
Vice ordförande Regionstyrelsen Gävleborg
Vice ordförande Nya Ostkustbanan

Mikael Löthstam
Kommunstyrelsens ordförande Hudiksvall
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Johannes Nordin
Kommunstyrelsens vice ordförande Örnsköldsvik
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Malin Svanholm
Kommunstyrelsens ordförande Kramfors
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Åsa Broman
Avdelningschef Länsstyrelsen Gävleborg
Adjungerad i Nya Ostkustbanan

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden
i Region Västernorrland

Stina Snitt
vd Mellansvenska Handelskammaren

Johan Falk Andersson
Kommunstyrelsens ordförande Sollefteå
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Erik Lövgren
Kommunstyrelsens ordförande Ånge
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Sara Nylund
Regionstyrelsens ordförande Västernorrland
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Knapp Britta Thyr
Kommunstyrelsens vice ordförande Härnösand
Ledamot i Nya Ostkustbanan

Daniel Gustafsson
Länsråd Länsstyrelsen Västernorrland
Adjungerad i Nya Ostkustbanan



NYA OSTKUSTBANAN
Dubbelspår Gävle - Sundsvall - Härnösand