

Nr 1424

av herr Gernandt

om viss samordning av trafiken på inlandsbanan och ostkustbanan, m. m.

Det är dags att ta ställning till frågan huruvida ostkustbanans utbyggnad mellan Härnösand och Umeå skulle inverka negativt på trafikunderlaget för inlandsbanans trafikteoretiska område. Frågan är betydelsefull så till vida att det framkommit farhågor hos människor som har med ärendets handläggning att göra att så kunde vara fallet. Huruvida Västernorrlands län eller Ångermanland kommer att utgöra zonmodell i den av regeringen nyligen föreslagna utredningen angående trafikzonmodeller är i dag svårt att förutsäga. Däremot förstärker en dylik zonmodell värdet av inlandsbanan, då både inlandsbanan och ostkustbanan starkt kommer att behövas i detta nya trafiksystem.

Redan innan förslaget om utredning av zonmodeller lades, har det påtalats vid åtskilliga tillfällen att ostkustbanans utbyggnad skulle medföra en ökad nyttjandegrad av inlandsbanan. Byggs ostkustbanan ut samtidigt som moderna tåg med hastigheter upp till 130 km/timmen på elektrifierade linjer sätts in, förkortas restiden väsentligt även för kommuner utmed inlandsbanan. Bild* nr 1 visar tidsvinsterna vid en utbyggnad av ostkustbanan. Sänks priserna väsentligt på person- och transportarbetet inom SJ, kommer inlandsbanan även på grund av prisfaktorn att få ett ökat trafikunderlag vid en utbyggnad av ostkustbanan.

Frågan om den fria tillståndsgivningen avseende bussar hör även samman med inlandsbanan och ostkustbanan. Det bör redan nu ifrågasättas om SJ:s bussar liksom andra bussföretags bussar bör bedriva fjärrtrafiklinje parallellt med järnvägslinje. Denna "russinet ur kakan"-trafik — t. ex. veckoslutsbussar — har ryckt undan lönsamheten eller starkt reducerat lönsamheten på spårbunden trafik. Riksdagen bör redan nu principiellt ta ställning till en dylik dubbelkörning, där det varken för SJ eller övriga bussföretag kan bli lönsamt på sikt.

När det gäller godstransporter, framför allt råvarutransporter, kommer en utbyggnad av ostkustbanan att medföra större trafikunderlag på inlandsbanan med tvärbanor. Ett bättre förgrenat trafiksystem möjliggör bl. a. en ökad nyttjandegrad av inlandets skogstillgångar för skogsindustrin. Andra icke tidigare lönsamma områden blir härigenom lönsamma för produktionen. I de transportsystem som inom en mycket snar framtid kommer att presenteras för företagen beträffande samtransporter får massaindustrin en vidgad råvarumarknad. Fem skogsindustrier, alla utan spåranslutning (bild 2), har behov av ostkustbanan för att kunna utnyttja modern transportteknik, såsom systemtransporter av typ sam-

* Källa: Utvecklingsavdelningen, Statens Järnvägar, Stockholm

transport. Behovet av råvarutransporter uppgår till 3 000 000 ton råvaror per år. I Sundsvallsområdet, som har skogsindustrier med spåranslutning med ungefär samma råvarutransport, svarar järnvägen för ca 50 %. Om samma nyttjandegrad på järnväg skulle gälla för skogsindustrierna utmed ostkustbanan, skulle 1 555 000 ton transporteras med genomsnittssträcka 227 km (SJ:s genomsnitt 1969) och för 4 öre per tonkm ge en intäkt till SJ av ca 17 000 000 kr. per år. På förädlingsidan av massa och papper svarar de direkta transportererna från Sundsvallsområdet med drygt 25 % på järnväg. För industrierna utmed ostkustbanan skulle en liknande storleksgrad av direkttransport ge 250 000 ton till ett pris för transportarbetet av 7 000 000 kr. åt SJ. Genomsnittsintäkten för massa och papper var år 1969 28 kr. per ton. Det kan i detta sammanhang konstateras att den tunga industrin vanligen lokaliseras till kusten. Så sker överallt i vårt land. Den regionala utvecklingen i inlandet kan få svårigheter om inte transportnätet förstärks med ökad turtäthet. En dylik förstärkning av inlandsbanan med anslutningsbanor inträder då ostkustbanan byggs ut enligt ovan (se bild 1).

Enligt planen kommer Norrbottens Järnverk att bygga ut kraftigt under 1970-talet. Detta får till följd att transportarbetet att forsla stål söderut växer — om SJ kan behålla sin marknadsandel — så att 1/4 till 1/3 av kapacitetsreserven tas i anspråk för nytillkommande stål.

Det är av vikt att riksdagen nogsamt följer SJ:s kortsiktiga investeringsstänkande i vad avser SJ:s satsningar längs stambanan. Detta skulle innebära att man endast bitvis ämnar tillbygga dubbelspår bl. a. för tågmöten. Enligt utvecklingsavdelningen inom statens järnvägar i Stockholm synes det vara ett bättre alternativ att dra ett spår utmed kusten än att delvis bygga dubbelspår på linjen Långsele — Vännäs.

Utredningar beträffande huru person- och råvarutransporter på inlandsbanan kan förstärkas genom utbyggnad av ostkustbanan i viss utsträckning har utförts av personal knuten till Föreningen för allmän svensk trafik (FAST), vilken bör kunna tillhandahålla ytterligare underlag i frågan.

Med hänvisning till det anförda hemställes

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anholder

1. att zonmodelluppdelning av riket utformas så att inlandsbanan och ostkustbanan förstärker varandra,
2. att trafikunderlaget i vad avser persontransporter inte må försvagas genom att busstrafik bedrivs parallellt med de nämnda banorna.

Stockholm den 26 januari 1974

A. GERNANDT (c)

Från Arvidsjaur		
Till	A	B
Luleå	8:23	8:50
Umeå	4:46	3:00
Sundsvall	8:23	5:20
Stockholm	14:48	8:45

Från Lycksele		
Till	A	B
Luleå	5:41	3:25
Umeå	3:35	1:50
Sundsvall	5:23	4:20
Stockholm	13:38	7:50

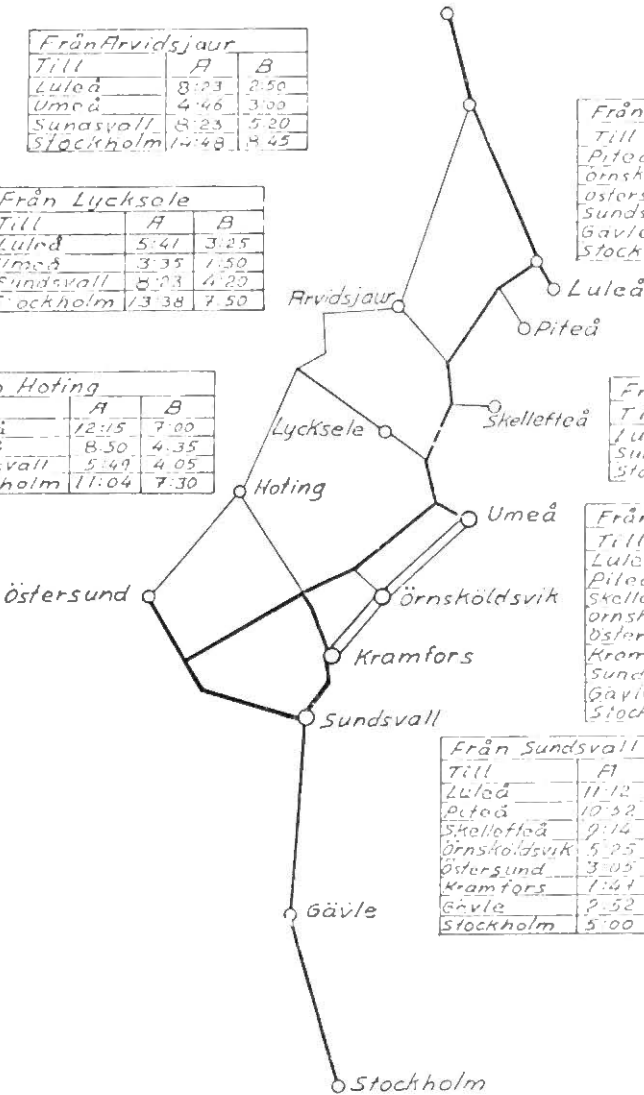
Från Hoting		
Till	A	B
Luleå	12:15	7:00
Umeå	8:50	4:35
Sundsvall	5:49	4:05
Stockholm	11:04	7:30

Från Luleå		
Till	A	B
Piteå	2:24	1:45
Örnsköldsvik	2:26	3:35
Östersund	12:00	6:00
Sundsvall	11:12	5:20
Gävle	13:35	7:20
Stockholm	15:50	8:50

Från Skellefteå		
Till	A	B
Luleå	4:17	2:10
Sundsvall	9:14	4:10
Stockholm	13:44	8:10

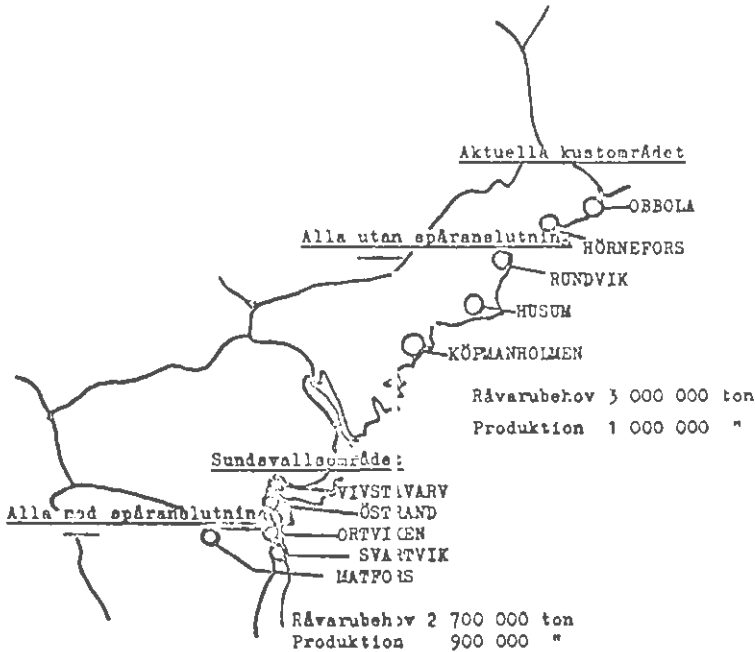
Från Umeå		
Till	A	B
Luleå	5:33	3:00
Piteå	6:21	3:05
Skellefteå	3:35	2:10
Örnsköldsvik	3:11	0:50
Östersund	1:53	3:55
Kramfors	5:23	1:21
Sundsvall	7:10	3:25
Gävle	10:05	4:50
Stockholm	12:20	6:00

Från Sundsvall		
Till	A	B
Luleå	11:12	5:30
Piteå	10:32	5:40
Skellefteå	9:14	4:50
Örnsköldsvik	5:25	1:30
Östersund	3:05	1:20
Kramfors	1:44	1:00
Gävle	9:52	1:40
Stockholm	5:00	3:25



A Restid i dag
 B Restid med utbyggd
 ostkustbana Kramfors - Umeå
 och moderna tåg för 130 km/h på elektrifierade linjer

JÄMFÖRELSE MELLAN SUNDSVALLSOMRÅDETS OCH
DET AKTUELLA KUSTOMRÅDETS SKOGSINDUSTRIER.
siffrorna avser ej sågverken



1963 transporterades från Sundsvallsområdet med båt
och järnväg 990 000 ton skogsindustriprodukter,
därav med båt 725 000 ton - 73%
" " tåg 265 000 " - 27%

De två områdenas skogsindustrier lika stora.

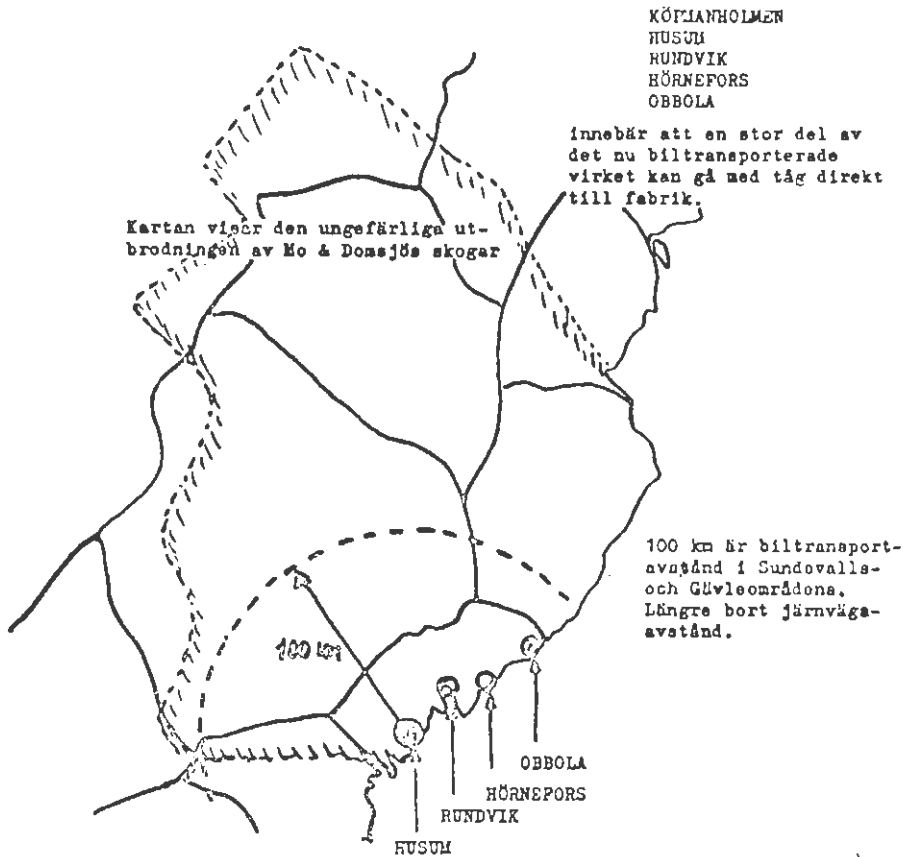
Kan ni tänka er Sundsvallsdistriktet utan järnväg?

Det har framskymt i debatten, att om Ostkustbanan förlängs, Inlandsbanan med tvärbånar skulle förlora i betydelse.

Det är helt felaktigt.

Effekten kommer att bli den helt motsatta.

Anslutningen av de fem stora skogsindustrierna



Ostkustbanans förlängning påverkar alltså Inlandsbanan gynnsamt ¹⁾

1) Stattin, Jan ur "Måra noteringar om Ostkustbanans förlängning".

ALTERNATIV

Ostkustbanans förlängning bör betraktas som ett alternativ till dubbelopår längs stambanan.

Längs linjen Långsele - Vännäs
inga skogsindustrier

Längs linjen Ångermanälven - Umeå
fem stora skogsindustrier med en godsomsättning av 4 000 000 ton/år.

Dubbelopår

blir aktuellt omkring 1980
norr om Långsele.
Kapaciteten på enkelspåret
maximalt utnyttjat.

Dubbelopår föreslagit redan
nu mellan Ånge och Bräcke.
Kapacitetstaket rätt.

Dubbelopårläggning av vissa
sträckor bindor a f e -
r a n d e t i f r a m t i d e n ;
ytterligare dubbelopår.

Ett uttryck för marginalkostnadstän-
kande riktigt ur SJ:s snävt ekonomiska
synvinkel med kort perspektiv.

Men det ankommer på p o l i t i k e r n a
att bryta SJ:s förtätningssekonomiska
blockering och förorda Ostkustbane-
förlängningen.

