

Motion till riksdagen

1989/90:T547

av Maggi Mikaelsson (vpk)

Järnvägssatsningar i Västerbotten

Järnvägssatsningar i Västerbotten

Järnvägens överlägsenhet som transportmedel är inte ifrågasatt. Ur bl.a. miljö-, trafiksäkerhets- och komfortsynpunkt är järnvägen det bästa alternativet. För en avsevärd del av den interregionala trafiken till och från Övre Norrland borde järnvägstransporter ha konkurrensfördelar. Det borde också vara riktigt att utnyttja järnvägen för råvarutransporter inom regionen. Men istället har malmtransporter, timmer- och massaved lagts över på landsväg i Västerbotten.

Nedläggning av bandelar, vagnlastterminaler och biljettservice undergräver förtroendet för transportpolitikens ansvariga. Uppstyckningen av järnvägen på flera huvudmän har redan visat att olika beslut blir dåligt samordnade och dåligt underbyggda. Statens övergripande ansvar måste stärkas.

Järnvägen skulle med rätt satsningar, också kunna vara ett konkurrenskraftigt transportmedel för persontrafik på längre sträckor.

Genom Västerbotten går norra stambanan, som till största delen trafikeras med godståg. Dessutom går tre nattåg i vardera riktningen mellan Övre Norrland och Stockholm respektive Malmö/Göteborg. På sommaren och helger tillkommer ett tåg i vardera riktningen. I Vännäs finns ett spår till Umeå.

Godstrafiken på norra stambanan har i det närmaste nått kapacitetstaket vilket medför att det både är ont om tid att underhålla banan samt att det är svårt att köra ikapp förseningar och liknande.

Godstrafiken beräknas öka kraftigt på sikt och det är viktigt att det budgeteras tillräckliga resurser för upprustning, förstärkningar, byggande av mötesplatser mm. I ett långsiktigt perspektiv bör dubbelspår utredas.

Under det senaste året har persontrafiken på de tre nattliga tågen ökat. Under sommaren 1989 ökade passagerarantalet med mellan 5 och 6 %, delvis beroende på de "röda avgångarna". Men enligt Olof Dahlstedt, chef för persontrafik Nord, har antalet passagerare ökat även på de tåg som inte har röda avgångar.

Kraven växer nu på att SJ måste sätta in Lapplandspilen i trafik mellan Malmö – Kiruna igen, liksom sovvagnar till Skellefteå. För att ytterligare stimulera tågåkandet till Norrland bör det införas "röd avgång" på samtliga destinationer norr om Ånge.

I ett framtidsperspektiv måste rejäla satsningar göras på att bygga ut järnvägsnätet i Norrland. En satsning på en järnväg längs Norrlandskusten är ett led i ett sådant framtidsperspektiv. Det skulle dels bidra till att avlasta stambanan, dels bidra till att underlätta arbetspendling mellan kustorterna.

Inlandsbanans framtid måste också säkras och rejäla satsningar på banunderhåll göras på sikt. Turisttrafiksatsningarna har varit en framgång och måste fortsätta som ett led i förstärkningen av banans ställning.

När det gäller godstrafikens utveckling var det ett olyckligt beslut att göra Umeå till godsterminal. Visserligen är Umeå ett regionalt centrum och hanterar stora godsmängder, men bangårdens placering, mitt i Umeå skapar stora olägenheter med dålig miljö, mycket trafik och därmed ökade olycksfallsrisker.

Den naturliga placeringen för en godsterminal är Vännäs. Där finns gott om plats för en expanderande godshantering, där finns fortfarande kunnig personal. Vännäs har sedan början av seklet varit en central järnvägsknut, och måste ges möjligheter att finnas kvar som levande järnvägsort. Vännäs har också förlorat ett antal anställda genom olika personalneddragningar under de senaste åren och borde få kompensation för detta. För att lösa problemen med transporter till och från godsterminalen bör byggandet av stickspår utredas.

För Umeås del måste framtidsutveckling istället bli en satsning på persontrafiken. En utveckling av persontransporter genom byggandet av en ostkustbana med snabbtågsförbindelser både åt norr och söder passar väl in i Umeås karaktär av expansivt centrum i Västerbotten.

På samma sätt bör godsterminaler i norra länsdelen läggas i anslutning till stambanan för att underlätta omlastningar.

I årets budgetproposition finns inga offensiva satsningar på Norrlandstrafiken. Statsrådet hänvisar till en kommande proposition om transportsektorns infrastruktur. Dock avslås Transportrådets begäran om ett extra anslag på 20 milj kronor för att förbättra vagnmaterielen.

Den som har åkt nattåg till Norrland och haft otur att få sova i en av de äldsta vagnarna, skulle ha stor förståelse för Transportrådets begäran, som härmed tillstyrks.

Transportrådet minskar persontrafiken på ytterligare en tur på sträckan Umeå – Vännäs vilket innebär ytterligare försämringar av tågförbindelserna mellan dessa orter. Eftersom sträckan tillhör stomnätet och staten har ansvar för den vill inte Länstrafiken ta över ansvaret för denna trafik.

Problemet måste lösas och vpk har tidigare krävt pendeltåg mellan Vännäs – Umeå – Holmsund, ett krav som vi upprepar. Tågtrafik borde vara basen i kommunikationerna mellan Umeå och Vännäs. Buss ett komplement för dem som bor i byarna. Vännäs har mycket stor arbetspendling till Umeå. I dag sker merparten med privatbil men det borde kunna minskas med bättre kollektivtrafik, dvs. fler tågförbindelser. Framför allt skulle tåget kunna bli ett bra alternativ på kvällar och helger. SJ bör få i uppdrag att lösa detta tillsammans med trafikhuvudmännen.

På sikt bör även Lycksele sammanbindas med snabbtågsförbindelse till Umeå.

Sammanfattningsvis redovisas de åtgärder som krävs för en offensiv satsning på järnvägen i Västerbotten:

Mot. 1989/90
T547

- Förstärkningar av norra stambanan. På sikt bör dubbelspår utredas.
- Flyttning av godslastcentralen i Umeå till Vännäs. Utredning av byggande av stickspår.
- Röda avgångar till alla destinationer norr om Ånge.
- 20.0 miljoner kronor till nya vagnar.
- Sätt in Lapplandspilen och sovvagnar till Skellefteå i trafik igen.
- Bygg ostkustbanan.
- Garanterad persontrafik på tåg mellan Vännäs och Umeå.
- På sikt snabbtåg till Lycksele.
- Förstärkningar av inlandsbanan. Trafiken garanteras.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkning av norra stambanan.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att återinsätta Lapplandspilen och sovvagnar till Skellefteå i trafik,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om röda avgångar norr om Ånge.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på inlandsbanan.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att flytta godshanteringen från Umeå till Vännäs.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga ostkustbanan.

7. att riksdagen till Transportrådet anslår 20 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit för upprustning av vagnmateriel till Övre Norrland.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafik mellan Vännäs och Umeå.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtåg till Lycksele.

Stockholm den 24 januari 1990

Maggi Mikaelsson (vpk)