

Motion till riksdagen

1989/90:T235

av Roy Ottosson och Eva Goës (båda mp)

Trafiken i Västernorrland

Bottniabanan

Om ostkustbanan förlängdes norrut till Örnsköldsvik, Umeå och vidare norrut, så skulle norrlandskusten få betydligt bättre förutsättningar till en långsiktigt bärkraftig utveckling.

Avstånden mellan städerna är 5-10 mil, vilket är en idealisk sträcka för ett modernt snabbtåg att konkurrera med vägtrafiken på – i synnerhet på vintern. Pärlandet Sundsvall-Härnösand-Örnsköldsvik-Umeå alternerar mellan att vara industristad respektive tjänstemannastad. Med en modern järnväg skulle dessa städer knytas ihop till mer sammanhållna enheter. Det skulle i sin tur ge en mer varierad och starkare arbetsmarknad, utökade möjligheter till ett rikt kulturliv, förbättrade möjligheter till studier osv.

Även inlandets städer och orter skulle, genom tvärförbindelserna och norra stambanan, få bättre förutsättningar.

En utbyggd ostkustbana skulle också förbättra underlaget för godstrafiken. Redan nu diskuteras att göra norra stambanan dubbelspårig för att klara en ökande godstrafik. En utbyggd ostkustbana skulle kunna vara det andra spåret för godset, samtidigt som nya marknader öppnas för järnvägs- trafik. Detta har även SJ insett, varför man i sitt "önskeprogram" för 90-talet faktiskt har med en utbyggd ostkustbana till Umeå.

Vi anser att ostkustbana ska byggas ut, i en första etapp till Umeå, och därefter vidare till Luleå, under 90-talet.

Snabbtåg Stockholm-Sundsvall

Det är också mycket angeläget att skyndsamt inrätta snabbtågstrafik Stockholm-Härnösand. De upprustningar som behövs på befintlig ostkustbana Gävle-Härnösand, måste prioriteras i banverkets planering! Det är förhållandevis små summor som krävs i förhållande till de positiva effekter som det skulle ge.

Denna snabbtågsupprustning ger samma stora fördelar för södra Norrlandskusten, som den utbyggda ostkustbanan skulle få för den mellersta och norra Norrlandskusten.

Sätt fart på Ådalsbanan

Mot. 1989/90
T235

Banan Sundsvall-Långsele är numera en länsjärnväg. Vi krävde i miljöpartiets partimotion om trafikpolitiken förra året att banan skulle återföras till stornätet, upprustas och rätas ut, och trafikeras med alla de tåg som idag vänder redan i Sundsvall.

Under det gångna året har länstrafiken utrett länsjärnvägens framtid. De har kommit fram till samma slutsats som vi, nämligen att största ekonomiska nyttan för samhället skulle man få med full trafik hela vägen upp till Långsele. Det förutsätter dock att järnvägen åter blir stombana, enligt utredningen.

Vi upprepar därför vårt krav: återför Sundsvall-Långsele till stornätet, och bygg ut trafiken till fullo enligt ovan.

Det bör också i sammanhanget poängteras att första delen av denna bana är ostkustbanans direkta förlängning, och att den utgör den första delen för en utbyggd ostkustbana norrut.

Stoppa Veda-bron!

Den snålhet vi upplever gentemot järnvägstrafiken är som borta när det gäller utbyggnader av länets bästa väg, europaväg 4 längs kusten. Nu planeras storslaget på en ny bro över Ångermanälven i läget Hornö-Veda, och en därmed sammanhängande ändrad dragning av vägen genom Höga kusten.

Skälen till denna jättesatning är dels höjningen av den maximalt tillåtna totalvikten för lastbilar till 60 ton, och därtill en ökande vägtrafik för såväl gods som människor.

Det torde vara uppenbart att en sådan kraftig och ensidig satning på den största vägen skulle kraftigt försämra möjligheterna att utveckla järnvägstrafiken i området. Dels binds pengar upp i vägprojektet, och dels lockas transporter över från järnväg till väg – vägen prioriteras ju framför järnvägen och finns alltså på plats långt innan en vettig järnvägsförbindelse eventuellt har byggts.

I sammanhanget kan också nämnas att de flesta länder i Europa och EG har en högsta maximal totalvikt för lastbilar på 40 ton. Vi anser att det räcker med 40 ton som maximal vikt, bl.a. med hänsyn till slitaget på vägarna och önskvärdheten att få gods att i första hand gå på den miljövänliga järnvägen.

Det torde också vara uppenbart att så stora satsningar som nu förestår för europavägen i länet innebär att det finns mindre pengar i statskassan till de mindre vägarna. Det har ibland sagts att Västernorrland har landets sämsta vägar, vilket visar vilket skriande behov det finns när det gäller att förbättra underhållet av vägarna.

Vi anser att vägunderhållet ska prioriteras kraftigt, särskilt på de ofta mycket dåliga inlandsvägarna, och att det också därför är olämpligt att nu göra omfattande utbyggnader av europavägen.

Vi anser också att en utveckling mot ökad vägtrafik av dagens typ är ohållbar med hänsyn till miljö och resurshushållning. En utbyggd E 4 skulle medföra ytterligare stimulans till en sådan oönskad utveckling. Det bör noteras att en minskad vägtrafik genom överföringar till järnväg medför minskat slitaget på vägar och även minskade behov av nya vägar.

Flottning

Flottningen i Västernorrland har numera helt upphört. Detta trots att de samhällsekonomiska kalkylerna i flera fall visat en rejäl pluspost. I de flesta fall har timmertransporterna istället hamnat på vägarna. Därigenom har vägarna slitits hårt, vägtrafiken har tätat och blivit farligare, och även de miljöfarliga utsläppen har ökat.

Vi menar att det finns anledning att, med hänsyn bl.a. till den mycket negativa utvecklingen på miljöområdet, möjligheterna att i lämpliga fall åter övergå till flottning bör prövas. En samlad översyn av flottningens framtida möjligheter, liksom vilka stimulansåtgärder som skulle kunna bli aktuella, bör utföras av kommunikationsdepartementet.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att ostkustbanan skall byggas ut till Örnsköldsvik och Umeå under 90-talet och att ett särskilt anslag i statsbudgeten inrättas för detta ändamål,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att skyndsamt inrätta s.k. snabbtåg mellan Stockholm och Härnösand,
3. att riksdagen beslutar att banan Sundsvall–Långsele åter införs i stornätet och att fullgod trafik skall upprätthållas där i enlighet med vad som anförts i motionen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behoven av förbättrade vägar i Västernorrlands län,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det olämpliga med att bygga en ny E 4-bro över Ångermanälven,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av flottningens framtida möjligheter.

Stockholm den 25 januari 1990

Roy Ottosson (mp)

Eva Goës (mp)