

Motion till riksdagen

1988/89:T552

av Jan Jennehag och Roy Ottosson (vpk, mp)

Ådalsbanans utveckling

1988 års trafikpolitiska beslut är en kraftfull satsning för bilismens utveckling. I propagandan framställdes beslutet som en framtidsinriktad järnvägs politik. Verkligheten har snabbt och hårdhänt korrigerat dem som trodde på detta. På många trafiksvaga länsbanor planeras nedläggningar eller omöjlig görs en positiv utveckling av andra skäl.

Ådalsbanan med sträckningen Härnösand-Långele löper utefter en för norrländska förhållanden tättbebyggd trakt: i stort sett sammanhängande bebyggelse med Härnösand, Kramfors och Sollefteå som de stora tätorterna. Förutsättningarna att få en god trafikbeläggning borde alltså vara goda. Dessutom tillkommer det interregionala resandet. 60 % av de resande skall vidare till andra orter.

Länstrafikens möjligheter att driva banan kommer att kantas av svårigheter om inte kraftiga satsningar görs på vagnparken, banan (främst åtgärder för att kunna öka hastigheterna) och marknadsföringen.

De vagnar som kommer att trafikera banan blir dieseldrivna. Äldre, föga komfortabla, underhållskrävande, bränsleslukande, långsamma och miljöovänliga dieselmotorvagnar skall locka nya trafikanter att lämna bilen hemma. Godstrafiken kommer dock förhoppningsvis att kunna nyttja eldrift. Länstrafiken har förvisso anledning att med viss bävan ta sig an uppgiften att göra tåget attraktivt.

Banan måste dimensioneras för högre hastigheter. Resenärerna måste erbjudas moderna eldrivna motorvagnar. Om antalet resande sjunker, och därmed antalet dubbelturer, kommer även godstrafiken i fara. Utvecklingsarbetet med att ta fram ett nytt "regionaltåg" måste forceras. De utvecklingspengar som förutsattes i trafikbeslutet har ännu inte utnyttjats för en kraftsamling. Samhället, i detta fall staten, bör placera garantibeställningar. I annat fall kommer forskningssatsningarna ändå att stanna på papperet. Genom detta finns också ytterligare möjlighet att bidra till länets utveckling. Hägglunds i Örnsköldsvik har kapacitet att klara såväl utvecklingsarbete som produktion.

Banans fortlevnad och utveckling har självklara industripolitiska, transportekonomiska och miljömässiga fördelar. Den har dessutom ett betydande symbolvärde för framtidstron i hela Ådalen.

Hemställan

Mot. 1988/89

T552

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i
motionen anförts om Ådalsbanans utveckling.

Stockholm den 25 januari 1989

Jan Jennehag (vpk)

Roy Ottosson (mp)