

Motion till riksdagen

1988/89:T562

av Bo Forslund m.fl. (s, fp, c, m, vpk)

Snabbtåg Sundsvall–Stockholm

Södra Norrlandskusten har haft en positiv utveckling under de senaste åren både när det gäller sysselsättningen och befolkningsutvecklingen. Men ändå tillhör länen de län som haft den sämsta utvecklingen jämfört med de flesta andra län. Regionen brottas med långsiktiga strukturella problem och behoven av förnyelse är stora. Villkoren för modern industri och avancerad tjänsteproduktion har inte utvecklats i den omfattning att det blivit till regionens fördel. Avståndet till Stockholm–Uppsala-regionen borde vara en fördel för södra Norrland, men med nuvarande kommunikationssystem hämmas den ekonomiska utvecklingen. Närheten till Arlanda, FoU-kapacitet, tjänsteproduktion och övriga kontaktnät borde vara en resurs för södra Norrland. De bristande kommunikationerna medför att regionens möjligheter att vara med och utveckla en ny generations pendlingsmönster minskar. En förnyelse och förstärkning av södra Norrlandskustens infrastruktur och då med tonvikt på effektiva kommunikationer är en avgörande framtidsfråga. Risken är annars att regionen utvecklas som en andrahandsregion.

Sundsvalls, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle kommuner samt länsstyrelserna i Västernorrlands och Gävleborgs län insåg tidigt vikten av att en snabbtågsförbindelse Sundsvall–Stockholm kom till genomförande. En utredning genomfördes och resultatet visar att snabbtåget Sundsvall–Stockholm är ett av Sveriges lönsammaste snabbtågsprojekt – både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt. Snabbtåget skulle förbättra utvecklingsbetingelserna för södra Norrlandskusten, knyta ihop städer och öppna Stockholm–Uppsala-regionen på ett helt nytt sätt.

Snabbtågsprojektet Sundsvall–Stockholm skulle innebära följande:

- mer än en fördubbling av tågresandet mellan Sundsvall och Stockholm.
- näringslivet stärks genom att man utvecklar samspelet mellan orterna efter södra Norrlandskusten.
- de lokala arbetsmarknaderna vidgas vilket gör det möjligt att dagpendla,
- området blir intressant som alternativ och komplement till Stockholmsregionen.
- tillgängligheten till högre utbildning ökar genom att fler kan pendla, men också kvalificerade lärare kan resa till regionen.
- miljö och trafiksäkerhet förbättras genom att ett betydande resande kan överflyttas från bil till tåg.

Kostnaderna för snabbtåget Sundsvall–Stockholm beräknas till ca 1 300 milj. kr. varav investeringar i banan har beräknats till ca 300 milj. kr.

Banverket har själva bedömt investeringarna i ostkustbanan till 200 milj. kr. Detta innebär att det inte finns något annat snabbtågsprojekt i Sverige som kan genomföras till en så låg kostnad. Snabbtågsprojektet Sundsvall–Stockholm bör alltså rymmas inom den ram som banverket har erhållit för investeringar i banor.

Snabbtåget Sundsvall–Stockholm finns med bland de projekt som planeras fram till 1994, men med det uttalande Stig Larsson gjorde vid trafikkonferensen i Hudiksvall den 25 november 1988, att inom tre år, och med hänsyn till de regionalpolitiska effekterna bör projektet tidigareläggas. Det är också viktigt att SJ satsar på modern teknik för snabbtåget på sträckan Sundsvall–Stockholm.

Sammanfattningsvis kan sägas att insättandet av moderna snabbtåg på sträckan Sundsvall–Stockholm skulle få avgörande regionalpolitiska effekter till förhållandevis låga kostnader. Därför är det viktigt att banverket gör en prioritering av investeringarna i snabbtågsprojekten, så att Sundsvall–Stockholm kan tidigareläggas.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om skyndsamt inrättande av en snabbtågsförbindelse Sundsvall–Stockholm.

Stockholm den 25 januari 1989

Bo Forslund (s)

Axel Andersson (s)

Martin Olsson (c)

Rolf Dahlberg (m)

Jan Jennehag (vpk)

Hans Lindblad (fp)

Sigge Godin (fp)

Gunnar Björk (c)

Bertil Måbrink (vpk)

Britta Sundin (s)

Eva Björne (m)