

# Motion till riksdagen

1987/88:T94

av Görel Thurdin och Börje Hörnlund (c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet  
(prop. 1987/88: 50)

## Ostkustbanan

Centerpartiet har i partimotionen om trafik framhållit vikten av det framtida snabbtågsjärnvägsnätet. Det betonas också att den framtida järnvägstrafiken planeras ur ett nordiskt helhetsperspektiv. Det verkar finnas ett stort politiskt intresse att snabbt ordna snabba tågförbindelser mellan triangeln Stockholm-Malmö-Göteborg. Enligt vår mening är det också viktigt att noga undersöka snabbtågsförbindelse Stockholm-Luleå. Det är i detta sammanhang och det nordiska perspektivet som ostkustbanan längs Norrlandskusten Sundsvall-Luleå blir aktuell. Järnvägstrafiken/järnbanenätet har i de flesta andra länder utvecklats snabbt. I vårt land har däremot rätt en låt gå-inställning till järnvägstrafikens roll i det totala trafikarbetet.

## Nuläget

I Norrland har persontrafiken i efterhand sjunkit i betydelse och även i kvalitet beroende på kapacitetsproblem på stambanan till följd av att godstrafiken ökar starkt.

Ett enkelspår fungerar någorlunda vid 40 tåg/dygn och bristfälligt vid ca 70 tåg/dygn. Mellan Ånge och Bräcke går i dag 75 tåg + ett antal extratåg, se tabell nedan. Dubbelspår är under utbyggnad på denna delsträcka, som är tämligen kort. Längsele-Mellansel-Vännäs har ca 49 à 42 ordinarie tåg/dygn + extratåg. Med dessa belastningar får man förutom tidhållningsproblem även stora svårigheter att återställa tidtabellen, när den "spärat ur". Vidare har man stora problem med att få tid att underhålla banan, eftersom endast mycket korta tidsintervaller blir tillgängliga. Norr om Vännäs upp mot Boden är belastningen 36 ordinarie tåg + extratåg, vilket innebär att man här än så länge har viss möjlighet att köra in förseningar.

Rådande belastning av N Stambanan, samt prognos vid fortsatt utveckling som under de senaste 10 åren

Ordinarie tåg:	Om 20 % ökning			per 10 år	
	Person	Gods	Totalt	1995	2005
Boden-Vännäs	8	28	36	43	51
Vännäs-Mellansel	12	30	42*	50	60
Mellansel-Längsele	12	37	49	59	71
Längsele-Bräcke	14	33	47	56	67
Bräcke-Ånge	26	49	75		

\* 2 mötesplatser beslutade

Tillkommer: lokaltåg, chartertåg och extratåg, ca. 10 dygn vintertid.

Med en fortsatt godstrafikökning, som under det senaste decenniet, kommer man att ungefär år 2000, trots planerade utbyggnader av mötesplatser, att nå kapacitetstaket med ungefär 70 tåg/dygn. I detta läge kommer persontrafiken att vara i huvudsak strypt och godstrafiken börjar strypa sig själv. Detta innebär att Sundsvall-Östersund blir den nordligaste utposten för övergripande persontrafik med järnväg. De mindre kommunerna, bl. a. Vindeln, upplever starkt hur allt flera tåg passerar utan att stanna. Järnvägen som tidigare var en vital tillgång är snart endast en störning.

Tvärbanorna planeras för närvarande bli starkt reducerade vad avser antalet stationer. Godstrafiken och försvarsintressena gör dock att man torde kunna räkna med att själva banorna blir kvar även med rådande utveckling. Inlandsbanan har intresse från gods-, försvars- och turistsynpunkt.

I avsaknad av flygtrafik skulle inlandet vara väl betjänt av sovvagnstrafik. Sådan förekommer dock inte på inlandet, bl. a. på grund av att banan inte har tillräcklig standard för 90 km/tim. med loktåg.

Järnvägsnätet kan spontant uppfattas vara lämpligt att bygga ut med dubbelspår längs nuvarande stambana. Detta är dock en ekonomisk omöjlighet eftersom banan är mycket slingrig. Sträckningen gör att man också missar det stora trafikutbud som finns efter kusten. Ett dubbelspår efter stambanan ger inte heller möjlighet till att Norrland får en bana som ingår i det nordiska snabbtågsnätet.

Med ny tunnelbyggnadsteknik finns möjligheter att bygga ny bana i tunnel till ungefär samma kostnad som vid höga bankar och svåra skärningar. Detta innebär att det dramatiska nivåförhållandet genom södra Ångermanland inte behöver vara avskräckande. Vidare är det enklare och billigare att bygga ett nytt spår än att bygga ett andra spår parallellt med befintligt.

Sedan den stora järnvägsutbyggnaden på 1800-talet har vi i Sverige haft mycket små utbyggnader och vi har även på vägsidan byggt relativt små objekt i taget utan större, sprängvisa systemeffekter. *Vi anser att Kustbanan skall beslutas och utbyggas i en enda etapp för att nå avgörande systemeffekter Stockholm-Gävle-Sundsvall-Härnösand-Ö-vik-Vännäs-Skellefteå-Piteå-Luleå.*

Med ett sådant system skulle man kunna få restider mellan Ö-vik-Umeå på ca. 50 min., mellan Umeå och Sundsvall på ca. 2 1/2 timmar och mellan Umeå och Luleå på ca 2 timmar. "Snabbtågstekniken" utvecklas snabbt varför än kortare färdtider kan förväntas. Detta skulle ge betydligt bättre samverkansmöjligheter mellan städerna längs Norrlandskusten både vad gäller arbetsmarknad och utbildning. Självklart är det också av intresse att även Stockholm och kontinenten kommer närmare.

Med en kustbana skulle också tvärbanorna få ökat intresse och t. ex. tvärbanan Umeå-Vännäs-Vindeln-Lycksele-Storuman skulle få bättre underlag och bättre resstandard. Vidare skulle orter som Vännäs och Vindeln få bättre möjligheter till en god persontrafik även i framtiden. En persontrafik som inte skulle behöva hotas, som i dag, av den nödvändiga och successivt ökande godstrafiken.

För att få ett heltäckande kommunikationssystem, som är en förutsättning för fortsatt utveckling av näringslivet i Norrland, måste järnvägsnätet kompletteras med en kraftig upprustning av vägnätet. De mindre länsvägarna,

grusvägnätet, måste successivt rustas upp och beläggas. Centern begär en 10-årsplan för förstärkning och beläggning av grusvägnätet.

En avvecklingsplan för grusvägarna i kombination med en utvecklingsplan för det regionala länsvägnätet, där målet skall vara en garanterad minivägstandard för alla. Några av riksvägarna måste särskilt prioriteras. Det gäller riksväg 83 över Bollnäs mot E4, nuvarande riksväg 88 mellan Östersund och Sorsele samt en ny sträckning från väg 88 via Långele-Sollefteå och Ådalen till E4.

Det är viktigt att samhället solidariskt ställer upp och satsar konkret och kraftfullt på förutsättningar för fortsatt industriell utveckling i Norrland. Bra kommunikationer är en av förutsättningarna. Norrland blöder och håller på att förblöda. Det räcker inte med plåsterlappar utan Norrland måste få med övriga delar av landet så likvärdiga förutsättningar som möjligt. Detta är en förutsättning för att de norrländska regionerna i samverkan skulle kunna konkurrera med de redan etablerade storstadsområdena.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har under 1986 utgett en skrift med arbetsnamnet "Nattsol". Det är ett kvalificerat utredningsarbete om Näringsliv, Arbetsmarknad och transporter. Tvärsektionellt samordnad planering. I skriften har utarbetats en systemskiss över trafiksamarbete vägar, järnvägar och flyg. Skriften bilägges i sin helhet (bilaga 1). Vi vill emellertid i denna motion citera ett avsnitt som berör järnvägstrafik.

(Se Bilaga)

Länsstyrelsen i Västernorrlands län har enhälligt antagit en länsrapport i december 1986. Där står följande att läsa:

Mot denna bakgrund anser länsstyrelsen att en allsidig och förutsättningslös utredning bör göras för att få fram ett beslutsunderlag för byggande av en järnvägslinje längs Norrlandskusten norr om Sundsvall med en sådan utformning att trafik med snabbtåg blir möjlig.

### **Basinvesteringar för framtidstro**

Den negativa utvecklingen måste brytas i hela Norrland. Det behövs nu basinvesteringar för framtidstro. Dit hör en kraftfull vägupprustning, en förbättring av dagens järnvägsnät och tågtrafik samt en utbyggd ostkustbana. I förhållande till de investeringar som görs och planeras i koncentrationsområdena är den här skisserade satsningen på Norrland att betrakta som närapå marginell. Den är emellertid helt nödvändig ifall målsättningen skall vara att hela vårt land skall utvecklas.

Frågan om den framtida järnvägstrafiken har en så stor regionalpolitisk och miljömässig betydelse att den inte kan överlämnas till statens järnvägar. Riksdagen bör därför tillsätta en parlamentarisk utredning om det framtida snabbanätet.

## Hemställan

Mot. 1987/88

T94

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen att som sin mening ger regeringen till känna att det framtida järnvägsnätet och järnvägstrafiken i bl. a. Norrland bör utredas i en parlamentarisk tillsatt utredning.

Stockholm den 1 februari 1988

*Görel Thurdin (c)*

*Börje Hörnlund (c)*

Stambanans godstrafik, som är vital för Norrlands utveckling, ökar starkt beroende på näringslivets förändrade produktion och lagerhållning ("just-in-time"-transporter/lager på järnväg och väg). Eftersom banan börjat nå kapacitetsgränsen innebär detta att persontrafiken successivt trängs undan. Kapacitetsstörningar råder på hela sträckan Bräcke–Långsele–Vännäs. Med nuvarande ökning av godsflödena, kommer det redan på 90-talet att vara nödvändigt med ytterligare kapacitetsutbyggnad (utöver den som nu planeras). Annars hotar tilltagande strypning även för godstrafiken.

Redan nu måste övervägas hur framtida kapacitetsutbyggnad ska ske – med dubbelspår längs stambanan eller genom förlängd ostkustbana (i ett första steg Ådalen–Umeå/Vännäs). Stambana med dubbelspår höjer starkt kapaciteten. En kustbana ger (förutom fördubblad kapacitet) även stora systemvinster, främst för persontrafiken. Samverkan mellan norrlandskommunerna bedöms härvid vara av större betydelse än den i och för sig viktiga Stockholmskopplingen.

Med kustbana Sundsvall–Luleå och hög hastighetsstandard skulle både Sundsvall och Luleå kunna nås på knappt 2 tim. från Umeå, medan ●-vik och Skellefteå skulle nås på ca. tre kvart!!! Betydelsen av detta förstärks av att det bor ca 500 000 människor i kustkommunerna mellan Sundsvall och Luleå och att även inlandsbefolkningen skulle få bättre standard med en kustbanelösning. Tillgänglighet till/samverkan inom högre utbildning förbättras. Mycket viktigt är att ungdomar i större omfattning skulle kunna välja högre studier samt bo kvar i/hålla kontakter med hemkommunen. Detta skapar bättre förutsättningar för att "personförädlingen" skall komma hemkommunen till del. Även samverkan inom sjukvårdsregionen skulle förbättras. För näringsliv och arbetsmarknad möjliggöres väsentlig samverkan, särskilt som näringsstrukturen växlar mellan kuststäderna.

Kostnaderna för en kustbana Ådalen–Umeå torde vara klart mindre än att bygga ett andra spår längs befintlig stambana, p.g.a. kortare sträcka och att man slipper ha byggverksamhet in på högspänning och tät tågtrafik. Med denna etapp snarast utbyggd undanröjs det överhängande "strypningshotet" och man når betydande systemeffekter. (Förutom att ostkustbanans städer knyts samman ända från Stockholm till Umeå/Vännäs, kommer i princip även Luleå på samma bana, medan förgreningar erfordras för Skellefteå och Piteå). På ytterligare något längre sikt kan förväntas kapacitetsproblem Umeå–Skellefteå–Piteå–Luleå. Utbyggnad är (såväl för arbets- som utbildningsmarknad) önskvärd snarast efter färdigställandet Ådalen–Umeå.

Kustbanan behöver prioriteras för persontrafikuppgifter och anslutning av godstransporter till kustkommunerna. Stambanan prioriteras för främst gods, medan tvärbanorna får ökad betydelse både för person- och godstrafik (bl. a. matning till kust- resp. stambana). Inlandsbanan får liksom idag ha en blandad funktion med gods- och turisttrafik, varvid det är angeläget att vidmakthålla och förstärka den positiva utveckling, som uppnåtts under senare år.

Kustbanan kan tänkas byggd efter två huvudstrategier:

- för snabbast möjliga trafik mellan kommuncentra (enl. fig. nedan)

- för förbindning av kommuncentra och tätorter över ca. 2 000 invånare.

I det förstnämnda fallet blir restiderna (vid 200 km/tim dimensionerande hastighet och om samtidigt kustbanan i Ädalen dras gent via Veda) nedåt 1.45 tim. Umeå-Luleå resp. Umeå-Sundsvall. (Om ytterligare orter betjänas ökar restiden med ca. 5 min. per station. Vid bana via Bollstabruk-Kramfors och 11 fler stationer än i strategin "mellan kommuncentra" blir restiden Umeå-Sundsvall 2.45 tim. och Umeå-Luleå ca. 2 tim.). 200 km/tim. är en rimlig hastighet, bl. a. eftersom den antages för mellansvenska snabbbanor. I Frankrike trafikeras redan idag med 270 km/tim.

Sovvagnstrafik till/från inlandet är angelägen och förgrenas lämpligen på tvärbanorna från Kramfors, Umeå resp. Skellefteå mot Dorotea/Vilhelmina, Storuman resp. Arvidsjaur. (I det senare fallet bör kopplas via Boliden-Jörn). Sovvagnstrafik på tvärbanorna kräver relativt omfattande ombyggnad för att man skall kunna hålla någorlunda hastighet med lokdragna tåg. Dessutom behövs s. k. "värmefinkor", eftersom elektrifiering saknas. Man kan också/alternativt tänka sig drift med moderna rälsbusstug (typ X10 men med dieseldrift. Sådana lätta tåg med mjuka boggies medger högre hastigheter på befintliga spår, vilket ger bättre förutsättningar för bl. a. mellankommunal pendlning).

Mot. 1987/88

T94

Bilaga









