



Mot.
1989/90
T536-543

Motion till riksdagen

1989/90:T536

av Görel Thurdin och Börje Hörnlund (båda c)

Snabbtåg efter Norrlandskusten

I Norrland har tågpersontrafiken i efterhand sjunkit i betydelse och även i kvalitet. Däremot har godstrafiken på stambanan ökat starkt.

Med en fortsatt godstrafikökning kommer troligen trafiken att ungefär år 2000 nå kapacitetstaket. Då kommer persontrafiken att vara i huvudsak strypt och godstrafiken börjar strypa sig själv. Det innebär att Sundsvall-Östersund blir den nordligaste utposten för övergripande persontrafik med järnväg.

Spontant kan det uppfattas vara lämpligt att bygga ut ett 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 Norrland att få en bana som ingår i ett framtida nordiskt snabbtågsnät.

Under 1989 presenterade SJ sin framtidsplanering. Där har SJ döpt om en del av ostkustbanan till Botniabanan med en sträckning från Kramfors till Umeå. SJ har prioriterat den banan högt på sin lista. Vi anser emellertid att kustbanan skall beslutas och utbyggas i ett sammanhang fram till Luleå. Detta för att nå avgörande systemeffekter efter hela Norrlandskusten från Stockholm till Luleå.

Med ett sådant system skulle man kunna få restider mellan Örnsköldsvik och 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. T.ex. skulle tvärbanan Umeå-Vännäs-Vindeln-Lycksele-Storuman få bättre underlag och bättre resstandard.

För att få ett heltäckande kommunikationssystem måste järnvägsnätet kompletteras med upprustning av vägnätet. Detta gäller inte minst länsvägnätet.

Det är viktigt att samhället kraftfullt satsar på att stärka de grundläggande förutsättningar för fortsatt industriell utveckling i Norrland. Bra kommuni-

kationer är en av förutsättningarna. Detta är en förutsättning för att de norrländska regionerna i samverkan skall kunna konkurrera med de redan etablerade storstadsområdena.

Mot. 1989/90
T536

Basinvesteringar för framtidstro

Det behövs nu basinvesteringar för framtidstro. Dit hör vägupprustning, förbättring av dagens järnvägsnät och tågtrafik samt en utbyggd ostkustbana.

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 som får i uppdrag att utreda bl.a. en ostkustbana efter Norrlandskusten fram till Luleå. Utredningens huvuduppgift bör vara att utreda ett förslag till ett nordiskt snabbtågbanenät.

Ett antal större företag med verksamhet i Norrland har också på egen hand översiktligt utrett "Ostkustbanan". En lösning som bör övervägas är att staten och företagsamheten tillsammans gör ostkustbanesatsningen verklig.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen beslutar att tillsätta en parlamentarisk utredning som bl.a. får i uppdrag att i samråd med norrländskt näringsliv samt kommun- och länsföreträdare utreda en ostkustbana med sträckning efter Norrlandskusten fram till Luleå.

Stockholm den 23 januari 1990

Görel Thurdin (c)

Börje Hörnlund (c)