

# Motion till riksdagen

## 1988/89:T563

av Görel Thurdin m.fl. (c, m, fp, vpk, mp)

En järnvägslinje mellan Sundsvall och Luleå

Snabba tågförbindelser planeras mellan i första hand triangeln Stockholm–Malmö–Göteborg. Enligt vår mening är det också viktigt att noga undersöka snabbtågsförbindelse Stockholm–Luleå. Det är i detta sammanhang som Ostkustbanan längs Norrlandskusten Sundsvall–Luleå blir aktuell. Järnvägs-trafiken/järnbanenätet har i de flesta andra länder utvecklats snabbt. I vårt land har däremot rått en låtgåinställning till järnvägstrafikens roll i det totala trafikarbetet.

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. Långsele–Mellansel–Vännäs har ca 49 & 42 ordinarie tåg/dygn + extratåg. Med dessa belastningar får man förutom tidhållningsproblem även stora svårigheter att återställa tidtabellen, när den "spårat 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 Norra stambanan, samt prognos vid fortsatt utveckling som under de senaste 10 åren**

|                    | Ordinarie tåg: |      |        | ● m 20 % ökning<br>per 10 år |      |
|--------------------|----------------|------|--------|------------------------------|------|
|                    | Person         | Gods | Totalt | 1995                         | 2005 |
| Boden–Vännäs       | 8              | 28   | 36     | 43                           | 51   |
| Vännäs–Mellansel   | 12             | 30   | 42*    | 50                           | 60   |
| Mellansel–Långsele | 12             | 37   | 49     | 59                           | 71   |
| Långsele–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, 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.

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

Med det låga utbudet 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/h 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 ett framtida nordiskt snabbtågsnät.

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, språngvisa systemeffekter. Vi anser att kustbanan skall beslutas och byggas från Sundsvall till Luleå. Detta för att nå avgörande systemeffekter efter hela norra ostkusten från Stockholm till Luleå.

Med ett sådant system skulle man kunna få restider Örnsköldsvik-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. 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 upprustning av vägnätet. Detta gäller inte minst länsvägnätet.

Det är viktigt att samhället kraftfullt satsar på grundläggande förutsättningar för fortsatt industriell utveckling i Norrland. Bra kommunikationer är en av förutsättningarna. Norrland måste få likvärdiga förutsättningar. 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. Vi vill också i denna motion citera ett avsnitt som berör järnvägstrafik från länsstyrelsen i Västernorrlands län, som enhälligt har 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

Hela Norrland måste utvecklas positivt. Det behövs nu basinvesteringar för framtidstro. Dit hör vägupprustningen, en 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 en ostkustbana efter Norrlandskusten från Sundsvall till Luleå.

### Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär en parlamentarisk utredning som får i uppdrag att utreda en ostkustbana med sträckning efter Norrlandskusten mellan Sundsvall och Luleå.

Stockholm den 24 januari 1989

*Görel Thurdin (c)*

*Börje Hörnlund (c)*

*Eva Goës (mp)*

*Maggi Mikaelsson (vpk)*

*Ulla Orring (fp)*

*Hans Dau (m)*