

# Motion till riksdagen

1988/89:T524

av Görel Thurdin och Martin Olsson (båda c)

## Järnvägstrafiken i Norrland

---

En fungerande järnvägstrafik är lika viktig i Norrland som i övriga delar av landet. Ett väl utbyggt järnvägsnät med en fungerande gods- och persontrafik ger ett miljövänligt alternativ till framför allt biltransporter. När det senaste trafikpolitiska beslutet fattades av riksdagen och SJs organisation ändrades, trodde säkert många att någon ändring skulle ske – till det bättre! Icke det. SJ fortsätter att avhända sig viss godstrafik på stora delar av vårt järnvägsnät liksom persontrafik, framför allt den i Norrland.

Numera möts vi norrländska riksdagsledamöter av följande rubriker när vi återvänder hem vid veckosluten: "SJ hotar dra in godstrafiken", "Orimligt byta tåg klockan 04.40", "Tågresenärer från Norrland tvingas åka på dyraste avgångstider". Vi kan inte acceptera det!

Vi vill nämna några exempel: I Långviksmon, vid stambanan i utkanten av Örnsköldsviks kommun, finns företaget Nordbetong. Företaget tillverkar stora betongelement till byggnader. Armeringsjärn får man per järnväg från Halmstad. Vidare skickar de alla färdiga produkter nedanför Gävle per järnväg. Det sker genom att hela vagnar växlas i Vännäs. Det går tydligen inte att växla dem direkt i Långviksmon! Företaget köpte en tomt 1976 vid järnvägsstationen och byggde ett magasin för att kunna få en rationell godshantering. Företaget satsade då 600 000 kr. (Idag skulle det innebära en investering på ca 1,5 miljarder kr.) Två år därefter lade SJ ner den godsbefordran som företaget behövde. Företaget har då tvingats betala för sin godshantering på flera sätt, bl a var man tvungen att anställa egen personal som hanterar gods.

SJ lägger ner vagnslasttrafiken på många håll och den utvecklingen har pågått länge. Stora företag med tunga produkter som investerat i industrispår, använder idag långtradar för sina transporter på grund av SJs prispolitik.

Vi kräver att SJ utvecklar godstrafiken istället för att avveckla den.

Persontrafik kan inte fungera om inte rimliga avgångstider finns. I Örnsköldsvik dras den enda sovagnen till och från Stockholm in. Alternativet blir att resenärer vid hemkomsten till Örnsköldsvik ska stiga upp kl.04:40 i Mellansel och byta till vägförbindelse. Det senaste flyget som anländer till Örnsköldsvik strax efter midnatt, ter sig rimligare. SJ tycks inte ha intresse av att skaffa sig någon konkurrensfördel i Norrland.

På samma sätt som ovan kan resonemanget föras angående billiga och dyra avgångar. SJ synes inte heller här ha tagit regionalpolitisk hänsyn.

Vi kräver att persontrafiken får rimliga förutsättningar både tidsmässigt och prismässigt.

Möjligheterna att utveckla järnvägstrafiken måste enligt vår mening tas till vara. Ett exempel där en rimlig investeringskostnad skulle betyda synnerligen mycket är ostkustbanan. Banverket har utrett att det inte krävs mer än högst 300 milj kr för investeringar i banan mellan Stockholm och Sundsvall för att kunna ha snabbtåg på sträckan. En av länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland samt av ett flertal berörda kommuner bekostad utredning visar att snabbtåg på denna sträcka skulle dels innebära mer än fördubbling av resandefrekvensen, dels ge betydande förbättringar ur regionalpolitisk synpunkt, dels även ha bästa lönsamhet bland aktuella snabbtågprojekt. Men regeringen har inte föreslagit några satsningar för att snabbtågsprojektet skall kunna genomföras under de närmaste åren, trots att denna del av landet är i så stort behov av förbättrad infrastruktur och trots att detta järnvägsprojekt skulle ha positiv inverkan på persontrafiken även på andra järnvägssträckor, t ex Sundsvall–Långsele och Sundsvall–Östersund.

Mot bakgrund av vikten av att möjliggöra ökning av persontrafiken på järnvägen av miljöskäl, energiskäl, trafiksäkerhetsskäl och i detta fall även regionalpolitiska skäl bör riksdagen anvisa 300 milj kr till Banverket för erforderliga investeringar på bandelen Stockholm–Sundsvall för att möjliggöra denna den mest lönsamma snabbtågsförbindelsen.

Som nämnts skulle bli banan Sundsvall–Långsele få fler resenärer om snabbtågsförbindelsen till Stockholm kommer till stånd. På den förstnämnda bandelen som kommer att tillhöra länsjärnvägarna hotas persontrafiken och som en följd härav även banans fortbestånd. Det är viktigt att persontrafiken där upprätthålls och garantier ges för nödvändigt underhåll av bandelen så att den finns kvar och persontrafiken även där utvecklas positivt när snabbtågsförbindelsen till Sundsvall är ett faktum. Både för befolkningen och för industrierna i Ådalen skulle en nedläggning av banan vara mycket negativt.

Vad vi här anfört om vikten av att garantera underhåll av järnvägen Sundsvall–Härnösand–Långsele bör enligt vår mening ges regeringen till känna.

## Hemställen

Med hänvisning av det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafiken i Norrland,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om godstrafiken i Norrland,
3. att riksdagen beslutar att tillföra Banverket 300 milj kr för i ordningställande av banan mellan Stockholm och Sundsvall för snabbtåg,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om underhåll av bandelen Sundsvall–Härnösand–Långsele.

Stockholm den 23 januari 1989

*Görel Thurdin (c)*

*Martin Olsson (c)*