

# Motion till riksdagen

1989/90:T546

av Bengt Hurtig (vpk)

Järnvägstrafiken i Övre Norrland

---

Järnvägens överlägsenhet som transportmedel är allmänt vedertagen. Den spårbundna trafiken är ofta överlägsen annan trafik ur energi-, miljö- och säkerhetssynpunkt.

För en avsevärd del av den interregionala trafiken till och från Övre Norrland borde järnvägstransporter ha konkurrensfördelar. Det borde också vara samhällsekonomiskt riktigt att utnyttja järnvägen för råvarutransporter inom regionen. Men nu körs till och med tunga malmtransporter från Bolidens gruvor till kusten med lastbil i ett antal om ca 50 ekipage per dygn. Transporter av timmer och massaved har också lagts över på landsväg. Godstrafiken på norra stambanan har snart nått kapacitetstaket, vilket medför att det är ont om tid att underhålla banan och köra ikapp förseningar. Godstrafiken beräknas öka och det är viktigt att godstrafiken från och till Övre Norrland får tillräckliga resurser för bland annat upprustning, förstärkningar, byggande av mötesplatser mm längs stambanan. Det bör klarläggas om inlandsbanan kan ta över en del godstrafik eller om stambanan kan ges dubbelspar eller om Ostkustbanan kan förlängas. Givetvis kan en kombination av dessa åtgärder bli nödvändiga. Om SJ, genom marknadsföring, kan ta över en del av de långväga godstransporterna från södra Sverige och Europa till Nordkalotten ökar också underlaget för effektivare godstransporter från denna region.

Bandelarna Älvsbyn-Piteå och Boden-Haparanda bör elektrifieras.

Hotet om nedläggning av bandelen Arvidsjaur-Jörn undergräver förtroendet för transportpolitikens ansvariga. Sågverk, trähustillverkare, biltestföretag och försvaret har behov av banan. Flera industrier har själva anlagt industrispår för att kunna nyttja banan. Regeringen måste vidta särskilda åtgärder för att bevara järnvägstrafiken på banan Arvidsjaur-Jörn.

Uppstyckningen av järnvägstrafiken på flera huvudmän har visat att besluten blir dåligt samordnade och dåligt underbyggda. Statens övergripande ansvar måste därför stärkas. På persontrafikens område noterar SJ öknningar av antalet resande på Övre Norrland. Kraven växer nu på att SJ måste återinrätta Lapplandspilen i trafik mellan Malmö och Kiruna, liksom sovvagnar till Skellefteå. För att ytterligare stimulera tågåkandet till Norrland bör det införas "röda avgångar" på samtliga dagar och destinationer norr om Ånge. Särskilda marknadsföringsåtgärder som beskriver rese möjligheter riktade direkt till lokalbefolkningen på olika orter bör övervägas. En stor ort i Norr-

botten. Piteå, saknas på SJs karta, trots att orten har biljettexpedition, möjlighet att pollettera resgods och bussanslutning till de flesta tåg till och från södra Sverige.

Inte minst ur turistnäringens synpunkt är detta dålig marknadsföring. Turisttrafiksatsningarna på inlandsbanan har varit en framgång och måste fortsätta som ett led i förstärkningen av banans ställning. Vpk har i särskild partimotion, vpk nr. 237, behandlat inlandsbanan. I ett framtidsperspektiv måste rejäla satsningar göras för att bygga ut och förbättra järnvägsförbindelserna med Övre Norrland. En förlängning av ostkustbanan till Luleå eller Haparanda är ett led i ett sådant framtidsperspektiv. En sådan kustbana skulle kunna avlasta stambanan och också bidra till en bekväm och snabb pendling mellan befolkningscentra längs kusten. En början till sådan kustbana kan mycket väl vara en snabbtågsförbindelse mellan Luleå och Piteå med anslutning till flygplatsen i Kallax. En sådan tågförbindelse kan sedan byggas ut mot Skellefteå eller Haparanda och så småningom knyts ihop till en kustbana.

I årets budgetproposition finns inga offensiva satsningar på Norrlandstrafiken. Statsrådet hänvisar till kommande proposition om transportsektorns infrastruktur. Dock avslås transportrådets begäran om ett extra anslag på 20 miljoner kronor för att förbättra vagnmaterielen. Transportrådets begäran är rimlig och tillstyrks.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkning av norra stambanan,
2. att riksdagen hos regeringen begär särskilda åtgärder för att bevara trafiken på sträckan Arvidsjaur-Jörn,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om röda avgångar norr om Ånge,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga en ostkustbana,
5. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet anslår 20 milj. kr. utöver vad regeringen föreslagit för upprustning av vagnmateriel till övre Norrland.

Stockholm den 23 januari 1990

*Bengt Hurtig (vpk)*