

Motion till riksdagen 2005/06:T443

av Birgitta Sellén m.fl. (c, m, fp, kd)

Norrlandskustens järnväg

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om en lösning av vem som skall vara huvudman för persontrafiken längs Botniabanan.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om ett uppdrag att ännu en gång överväga en lösning för järnvägen genom Sundsvalls centrum, där även miljöaspekterna finns med.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att dubbelspår skall byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att Ådalsbanan skall rustas till de krav som ställs på en järnväg som skall ingå som en länk i ett nationellt och internationellt transportnät.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att tillsätta en utredare som i en snabbutredning kan fördjupa analysen kring trafikeringsupplägget och grunderna för en ekonomisk uppgörelse.

Motivering

Flera faktorer gör att Norrland är intressant som utvecklingsområde för ett gränslöst resande med tåg. Den norrländska persontågstrafiken är under stark utveckling och då främst i södra Norrland. Myten om att Norrland är glesbefolkat gäller inte Norrlandskusten. Mellan Umeå och Gävle finns:

- 210 000 arbetstillfällen och det bor drygt 500 000 människor
- Fem universitets- och högskoleorter och fyra av Sveriges största kommuner (Gävle 90', Sundsvall 93', Örnsköldsvik 56', Umeå 105').
- Högproduktiv industri med höga exportvärden och differentierat näringsliv med koppling till universitet och högskolor.

Fel! Okänt namn på

Norrland står för en betydande del av den svenska ekonomin och tillväxten genom att produktionsvärdet för den norrländska industrin är 200 miljarder kr/år. Det innebär 20 procent av Sveriges nettoexportvärde och är nästan dubbelt så mycket per invånare som rikssnittet.

Konkurrenskraften riskerar emellertid att hämmas av stora brister i transportsystemet, såväl när det gäller persontrafiken som godstrafiken.

Sverige har under de senaste tio åren inlett en mycket omfattande satsning på den eftersatta järnvägen längs Norrlandskusten. De satsningar som genomförs ger betydelsefulla effekter för person- och godstrafiken, men är inte tillräckliga för att uppnå en samhällsekonomiskt optimerad effekt. För att den svenska ekonomin och tillväxten skall ges tillräckliga förutsättningar att utvecklas bör satsningen utvidgas:

- Flera av de föreslagna investeringarna i Banverkets framtidsplan är kort-siktiga lösningar, som riskerar ge framtida låsningar i otidsenliga, krokiga och backiga delsträckor.
- Den transportökning som förväntas kommer att medföra kapacitetsbrist på delar av Ostkustbanan och Ådalsbanan.
- Hastighetsstandarden på järnvägen mellan Umeå och Gävle kommer att vara mycket skiftande, om inte satsningen längs Norrlandskusten genomförs som en helhjärtad upprustning.

Statens satsning på att bygga Botniabanan är viktig för Norrland. Där kan man kombinera stora godsflöden med persontrafik. Invigningen av Botniabanan kommer nu allt närmare. Vi ser det som självklart att staten ska ta sitt ansvar för att trafikera banan med fjärrtåg.

Men hittills har staten inte visat sig villig att göra några utfästelser om fjärtrafiken. Frågan försvåras genom att regeringen är beroende av Vänsterpartiet, som har ett starkt motstånd mot att släppa SJ:s trafikeringsrätt. Ideologiska blockeringar får inte hindra praktiska lösningar som ger stora samordningsfördelar. För att garantera att fjärrtågstrafiken fungerar är det viktigt att ge ett trafikuppdrag till någon. Om man väljer SJ, Rikstrafiken eller annan huvudman spelar inte så stor roll, bara det blir någon som får ansvaret för att persontrafiken fungerar längs Botniabanan. Det är orimligt om en offensiv järnvägssatsning, på närmare 15 miljarder kr, skulle resultera i att endast godstrafik kommer att trafikera banan. Regeringen och dess stödpartier måste nu snabbt komma med besked om hur man är beredd att lösa persontrafiken, eftersom planering och upphandling tar lång tid.

Trots de stora satsningar som gjorts och planeras på järnvägen längs Norrlandskusten så kvarstår betydande brister. Järnvägen längs Norrlandskusten bygger på en politisk vision och insikt om att skapa konkurrenskraft och utvecklingsförutsättningar i hela landet. En fungerande kustjärnväg längs Norrlandskusten är viktig för Sveriges framtida ekonomi och för utvecklingen i hela Europa. Visionen om kustjärnvägen måste fullföljas. Den svenska ekonomin är beroende av en stark och konkurrenskraftig norrländsk basindustri.

Fel! Okänt namn på

Av den anledningen anser vi att de kvarvarande "flaskhalsarna" måste byggas bort och föreslår därför att dubbelspår ska byggas längs hela sträckan Gävle–Sundsvall. Det förslag som ligger är att bygga mötesplatser, men vi anser att det inte är tillfredsställande. Det kommer inte att förkorta restiden utan kommer att medföra att tågen får stanna och invänta mötande tåg på dessa mötesplatser.

Ett stort problem som finns är järnvägsdragningen genom Sundsvall. Järnvägen behöver grävas ner genom centrala Sundsvall för att inte skapa trafik- och miljöproblem i staden. I framtiden beräknas att det kommer att passera 80 tåg per dygn, vilket är en fördubbling mot dagens tågtrafik. Därför är det tvunget att man hittar en bra lösning av tågtrafiken genom Sundsvalls centrum. Det enda realistiska förslaget är att gräva ner järnvägen genom centrum.

Det förslag som Banverket förordar idag är att göra fyra underfarter, eftersom det blir billigast. Det skulle leda till att dagens överfarter stängs och möjligheterna att korsa järnvägen mer än halveras. Följden skulle bli dels trafikproblem genom att det blir så få ställen att korsa järnvägen, dels skulle staden delas upp i två olika delar, vilket knappast kan vara en positiv lösning. Sundsvalls kommun, Banverket och Vägverket skissar just nu på ett samarbetsavtal för den västra delen av Sundsvalls centrum, där man planerar för ny järnvägsstation nära universitetet. Det är en bra början, men fortsättningen av järnvägen genom den centralaste delen av Sundsvall måste grävas ner under jord. Det är alla partier i Sundsvalls kommun överens om. Näringslivet är enigt med kommunen om vikten av att gräva ner järnvägen för att verksamheten i centrum inte ska påverkas på ett negativt sätt. Dessutom är det viktigt för miljön i staden att vägtrafiken fungerar på ett tillfredsställande sätt, eftersom det är stora problem med avgaser som samlas i dalgången, mellan de två stadsbergen. Om järnvägen inte grävs ner kommer värdena för utsläpp av farliga partiklar att vida överstiga miljöbalkens gränsvärden på en av kommunens mest trafikerade gator, vilket framkommit av Banverkets egna beräkningar. Vår fundering är därför om Banverket är berett att bryta mot miljöbalken? Vi är medvetna om de undersökningar som gjorts, men hävdar att regeringen ska ge Banverket i uppdrag att ännu en gång titta på förslaget om en nedgrävning av järnvägen genom Sundsvalls centrum. Inte minst av hänsyn till att miljöbalkens gränsvärden annars kommer att överskridas.

I Framtidsplanen föreslås investeringar mellan Gävle och Umeå på ca 20 miljarder kronor under den kommande tolvårsperioden. Ytterligare insatser för att lösa de kvarvarande flaskhalsarna skulle ge betydande effekter på den regionala utvecklingen, statens finanser och samhällsekonomin i stort. Ådalsbanan är ett exempel på en flaskhals som om den bansträckningen ska uppfylla sin roll i järnvägsnätet behöver en förbättrad banstandard. Finansieringen av ytterligare satsningar kan ske på flera olika sätt.

För att kunna genomföra önskvärda, samhällsekonomiskt riktiga och strategiskt viktiga investeringar i vägar och järnvägar föreslår vi en modell för alternativ finansiering. Ett särskilt infrastrukturbolag bör ges till uppgift att finansiera sådana investeringar med normala avskrivningstider och annuitetsbetalning via statsbudgeten över en längre period. På detta sätt skulle offensiva och tillväxtfrämjande projekt kunna komma igång. Projekt som beskrivs

Fel! Okänt namn på

i denna motion skulle därmed komma att starta i närtid. Det skulle ge positiva effekter på samhällsekonomin samtidigt som man begränsar belastningen på statsbudgeten.

Sverige är i behov av ett starkt Norrland. Norrland behöver konstruktiva strukturförändringar. Ett utvecklat järnvägsnät är en åtgärd som kan stärka den norrländska industrins konkurrenskraft och samtidigt medverka till att binda samman Norrlands arbets- och bildningsregioner. Det efterfrågas redan idag mer transportkapacitet av den norrländska industrin än vad som finns tillgängligt. Persontransporterna kommer att utvecklas kraftigt i hela Norrland. En satsning på den norrländska kustjärnvägen har en stor betydelse för den norrländska och den nationella ekonomin.

Stockholm den 1 oktober 2005

Birgitta Sellén (c)

Bertil Kjellberg (m)

Lars Lindén (kd)

Solveig Hellquist (fp)