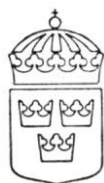


Motion till riksdagen

1987/88:T15

av Ture Ångqvist och Claes Rensfeldt (s)
om trafikpolitiken inför 1990-talet (prop.
1987/88:50)



Mot.
1987/88
T15-22

Förbättring av statens järnvägars infrastruktur i Västerbotten

Goda kommunikationer är en av de viktigaste förutsättningarna för en regions utveckling. Detta är särskilt accentuerat i geografiska områden med stora avstånd. Norra stambanan har under årtionden utgjort stommen i kommunikationsnätet för övre Norrland. Trots den snabba utvecklingen av flyg- och landsvägstrafik utgör järnvägstrafiken på norra stambanan en omistlig del av transportsystemet i denna del av landet.

Kraftiga insatser har gjorts inom Norrbottens län för att höja järnvägens kapacitet. Dessa investeringar, som bekostas dels av SJ, dels via beredskapsmedel, har visat sig både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt lönsamma. Insatserna har bidragit till högre hastighet, kortare res- och transporttider, högre komfort och större säkerhet. Ur sysselsättningssynpunkt har objekten varit mycket stimulerande för en vikande arbetsmarknad.

Om norra stambanan skall klara ytterligare kapacitetshöjningar måste kraftfulla investeringar göras i Västerbottens län. Där finns nu några s. k. "flaskhalsar" som bidrar till stora förseningar och dålig transportekonomi. En av dessa finns på sträckan Vännäs-Trehörningsjö. Banans sträckning har med några få justeringar inte förändrats sedan den byggdes. Detta innebär många och svåra kurvor och väldigt stora nivåskillnader, vilket bidrar till låga hastigheter och stort slitage på lok, vagnar och spår. Stora risker för urspårningar föreligger och kostnaderna för SJ blir mycket kännbara vid olyckstillbud. De investeringar som för närvarande utförs på norra stambanan har sin tyngdpunkt förlagd söder om länsgränsen till Västerbotten.

Ur den föreliggande trafikpolitiska propositionen är följande citat hämtat: "De rörliga avgifterna skall anpassas till de beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna för järnvägstrafiken. Regeringen skall årligen, efter förslag av banverket, fastställa genomsnittliga rörliga avgifter för olika typer av fordon och banor. Inom ramen för dessa avgifter skall banverket ges möjligheter att ytterligare differentiera avgifterna med hänsyn till hur marginalkostnaderna faktiskt varierar."

Ex: lok med hastighet 100 km/tim bantyp I 0:38 kr. per bruttokilometer

lok med hastighet 100 km/tim bantyp III 5:85 kr. per bruttokilometer

Med utgångspunkt i ovanstående kan konstateras att stora delar av norra stambanan kommer att tillhöra klass III, speciellt bandelen Mellansel-Vännäs. Detta kommer att innebära mycket stora marginalkostnader för gods- och persontrafik på övre Norrland.

De nu pågående upprustningarna på norra stambanan är i huvudsak koncentrerade till sträckan Ånge-Bräcke (byggande av dubbelspår).

Mot. 1987/88
T15

Om näringslivet i Norrland skall kunna utvecklas och trenden av befolkningsutflyttning stoppas måste kommunikationerna väsentligt förbättras och dit hör en total upprustning av sträckan Boden-Ånge med tyngdpunkt på bandelen Mellansel-Vännäs.

I Syd- och Mellansverige håller stomlinjenätet en bra standard vilket motsvarar bantyp I enligt SJs beräkningar.

Om norrländsk industri skall ha möjligheter att konkurrera på samma villkor som industrier i övriga delar av landet måste norra stambanan rustas upp i paritet med stomlinjen i övrigt.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en snabb utrustning av stambanan Ånge-Boden med tyngdpunkt på sträckan Mellansel-Vännäs.

Stockholm den 26 januari 1988

Ture Ängqvist (s)

Claes Rensfeldt (s)