

## Nr 364

Av fröken Pehrsson och herr Eriksson, Olle, *angående vägbyggnad i Älvsborgs län.*

(Lika lydande med motion nr 402 i Andra kammaren)

Stockholm den 27 januari 1970

*Maj Pehrsson (cp)*

*Olle Eriksson (cp)*

---

## Nr 365

Av herr Strandberg m. fl., *om bättre järnvägsförbindelser mellan övre Norrland och Mellansverige.*

(Lika lydande med motion nr 403 i Andra kammaren)

Under senare år har vid trafikpolitiska diskussioner frågan om järnvägarnas utnyttjande varit särskilt markant. Det torde numera stå utom all diskussion att spårbunden trafik har stora konkurrensmöjligheter vid gods-transporter på längre avstånd. Utländska erfarenheter t. ex. från Canada, Frankrike och Japan visar dessutom att järnvägstrafik för personbefordran kan vara lönsam även på långa avstånd under förutsättning att restiderna icke blir onödigt långa. Dessa utländska erfarenheter och förhållanden måste snarast omsättas till svenska. Den utredning som SJ igångsatt bland annat syftande till att upptaga konkurrens med inrikesflyget genom anordnande av snabbare tågförbindelser främst mellan storstadsregionerna är helt riktig. Vi är medvetna om att SJ arbetar efter andra tekniska principer än vad fallet är i en del andra länder, men målsättningen är densamma. Sverige är ett mycket långsträckt land, och härigenom kommer transportproblemen i vissa avseenden delvis i ett annat läge.

I denna motion vill vi därför till närmare prövning upptaga frågor avseende SJ:s möjligheter att medverka för att med ett nytt uttryckssätt

»krympa Sverige», allt i syfte att förbättra norra Sveriges möjligheter till tidsmässigt bättre kommunikationer med landet i övrigt.

Frågeställningarna är närmast:

1. Hur bör taxepolitiken anpassas?
2. Vilka åtgärder kan vidtagas för att förkorta restiderna?
3. Kan eventuella investeringar av SJ i Norrland medverka till sysselsättning för friställd arbetskraft?
4. Kan investeringarna ekonomiskt försvaras?

Rörande taxepolitiken hänvisar vi till särskild motion. De andra frågeställningarna upptages nedan i ett sammanhang.

#### *Synpunkter på övre Norrlands järnvägsfrågor*

Frågan om en utbyggnad av Ostkustbanan norr om Härnösand har med jämna mellanrum varit uppe till diskussion. Från rent affärsmässig synpunkt med krav på fullgod förräntning har gjorda utredningar klart påvisat det orealistiska i tankegången. Detta intryck förstärks för varje år som går genom en snabbt expanderande flygtrafik samt förbättrade vägar där i synnerhet kustvägen E 4 kommit att spela en allt större roll genom de nya transportformer som utvecklats på lastbilssidan. Det som i samarbetet mellan landsvägs- och spårbunden trafik innebär den största problematiken är de möjligheter som järnvägen har att förbättra terminaltjänsten, alltså smidiga anordningar som tillåter en billig och snabb överföring från spårbunden trafik till landsvägsburen och vice versa. Genom nya transportformer, exempelvis containertrafik, paketerat virke, produkter från massaindustrin och även oljeförnödenheter i samband med rullande materiel av specialtyper samt dessutom möjligheten till s. k. enhets-tåg, bör rimligen förutsättningar finnas för den norrländska exportindustrin att under vinterhalvåret kunna fullgöra kontinuerliga försäljningar genom utnyttjande av Västkustens hamnar, främst då Göteborg. Det innebär att SJ påtager sig rollen att utföra ett renodlat speditörsarbete med regelrätt anbudsförfarande till kunden för varje aktuell bulktransport. Hävdvunnet taxetänkande skulle alltså ersättas av en kalkylatoravdelning med uppgift att för varje objekt å rent affärsmässig grund avlämna offert.

#### *Differentiering av trafiken på övre Norrland*

Med nuvarande linjeföring och banstandard saknas möjligheter att inom rimliga gränser för antal tågkilometer skapa attraktiva övernattningsförbindelser i relationen Stockholm—övre Norrland. Norra stambanan kan dessutom, i synnerhet å avsnittet Långsele—Krylbo, betraktas som en trång sektor genom frånvaron av dubbelspår på viktiga avsnitt. Relationsstatistik, befolkningskarta och industrilokalisering talar entydigt för ett intensivare utnyttjande av Ostkustbanan. Problemen sammanhänger i huvudsak med Ostkustbanans anslutning till Norra stambanan samt att kustlinjen

lämnar mycket övrigt att önska vad beträffar teknisk utrustning och banstandard.

Önskvärt är att fjärrblockeringssystemet utbygges för hela Ostkustbanan och Norra stambanan. Vidare bör eftersträvas borttagning av punkt-nedsättningar, linjerätningar, avkortningslinjer och höjning av tåghastigheten. Den framtida lösningen av tågföringen mellan övre Norrland och Mellansverige är helt beroende på vilken lösning, eller vilka lösningar, som väljes i avseende på om- och nybyggnader. Olika alternativ kan tänkas liksom kombination av dessa alternativ.

#### *Alternativa anslutningar till Norra stambanan*

Den billigaste och ur räntabilitetssynpunkt mest attraktiva lösningen synes vara byggandet av ett förbigångsspår omedelbart norr om Långele bangårdssystem. Tidsvinsten blir i detta fall närmast obefintlig för persontrafik Stockholm—Övre Norrland via Ostkustbanan. Största vinsten ligger i möjligheten av en kraftig nedtoning av Långeles nuvarande funktion.

Det andra alternativet omfattar bro över Faxälven mellan Österås och en punkt söder därom på linjen Sollefteå—Långele. Nybyggnaden omfattar inklusive bro över Faxälven 700 meter med en vägvinst Sollefteå—Mellansel av 16 km jämfört med nuvarande linje via Långele.

#### *Alternativ 3 genom ny linje Nyland—Mellansel*

Vårt tredje alternativ är betydligt mer omfattande och upptages därför till mer ingående analys. Detta alternativ omfattar byggande av högklassig linje från en punkt 6 500 meter väster Mellansel å nuvarande linje, rakt söderut till Nylands station med övergång av Ångermanälven omedelbart norr om Nyland. Nybyggnaden enligt skiss omfattar inklusive bro om 400 meters längd 56 500 meter samt innebär en vägförkortning Stockholm—Boden av 93,3 km motsvarande en tidsvinst enligt dagens banstandard av närmare två timmar samt efter upprustning av Ostkustbanan med ytterligare någon timme. Projektet är av den storleksordningen att det under lämpliga förhållanden skulle kunna hänföras till beredskapsarbeten i AMS:s regi.

Med Nylandslinjen föreligger möjligheter att slutgiltigt lösa ett trafikproblem av vital betydelse för övre Norrland. Följdverkningarna av den ändrade figurationen å stamlinjenätet blir vittgående. Landets stora befolkningscentra knyts ihop avstånds- och tidsmässigt, och relationen Stockholm—Luleå blir en renodlad övernattningsförbindelse där avgångs- respektive ankomsttider i båda städerna innebär att effektiv konkurrens kan upptagas med flyget genom senare avgång än kvällsflyget respektive tidigare ankomst än morgonflyget.

Utöver upprustning av Ostkustbanan samt avkortningslinje Nyland—Mellansel kan på järnvägslinjen Mellansel—Boden förbättringar aktualise-

ras å de punktavsnitt som f. n. innebär besvärande hastighetsnedsättningar och tidsförluster dels genom sin längd men även genom exceptionellt dåliga kurv- och lutningsförhållanden.

*Data om linjebyggnad Mellansel—Nyland*

|  |               |
|--|---------------|
| Nuvarande linje Boden—Stockholm via Ånge—Ockelbo—Gävle                                 | 1 108,2 km    |
| Föreslagen linje via Mellansel—Nyland  | 1 014,9 »     |
| Besparing  | 93,3 »        |
| Avståndstabell:  |               |
| Befintlig linje Mellansel — km 730,3   | 6 500 meter   |
| Nybyggnad km 730,3 å linjen Mellansel—Långsele till km 478,4 å linjen Nyland—Härnösand | 56 500 »      |
| Befintlig linje fram till Nyland   | 1 800 »       |
| Nyland—Härnösand   | 51 900 »      |
|  | <hr/>         |
|  | 116 700 meter |
| Besparing väglängd Mellansel—Härnösand gentemot nuvarande linje via Långsele           | 90,2 km       |

Denna avkortningslinje innebärande nybyggnad av 56,5 km kan i dagens situation beräknas till en kostnad av i runt tal 60 å 70 miljoner kronor. Följdverkningarna blir så pass genomgripande på skilda områden att full förräntning kan förväntas, men det faktum bör ej heller uteslutas att projektet med fördel bör kunna inlemmas i AMS:s målsättning om beredande av sysselsättning för ett större antal arbetstagare under en längre tid.

Till direkta besparingar kan med grov approximering följande siffror tjäna som utgångspunkt:

|   |               |
|---|---------------|
| Nedtoning av driften i Långsele genom personalbesparing på såväl trafik- som maskinavdelningen  | 4 milj. kr    |
| Besparing tågkm Boden—Stockholm vid beräknat tågantal 4 snälltågspår samt 3 godstågspår 500 000 tågkm å 8 kr  | 4 milj. kr    |
| Besparing tjänstgöringstid för åkande personal ca 70 000 timmar samt besparing personal genom nedlagd persontrafik å linjen Långsele—Sollefteå—Nyland | ca 2 milj. kr |
| I runda tal kan besparingarna sålunda tänkas uppgå till 10 miljoner kronor.   |               |

Härtill kan läggas den evalverade tidsvinsten för resenärer omsatt i kronor. Med nuvarande resefrekvens på den aktuella linjen kan man räkna med en sammanlagd tidsvinst av ca 2 miljoner timmar och om man värde-rar genomsnittsresenärens restidsvärdering till 6 kr per timme är man uppe i 12 miljoner kronor.

Av oss skisserade förslag för avkortning av restiderna mellan övre Norrland och Mellansverige måste betraktas som principlösningar, som självfallet närmare måste analyseras. Men vi vill understryka det nödvändiga i att dessa analyser snarast kommer till stånd. Då principbeslut fattats om

Stamlinjenätets konfiguration Stockholm-Övre Norrland



