

Motion till riksdagen

1989/90:T539

av Sigge Godin m.fl. (fp)

SJ och Norrlandstrafiken

Riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 innebar en förändrad syn på SJs verksamhet inför 90-talet. Dels tog riksdagen beslut om en uppdelning av SJ i två bolag, banverket och den trafikförande delen av SJ. Därutöver fattades beslut om att överföra den regionala trafiken till länshuvudmännen. I samband med denna omstrukturering av SJ avdelades en del medel till särskilda insatser för att åstadkomma ett mer konkurrenskraftigt SJ. Bl.a. skall staten köpa olönsam trafik från SJ. I denna verksamhet ingår sovvagnstrafiken på Norrland. Riksdagsbeslutet innebar också att 100 miljoner kronor avsattes till forskning och utveckling av bl.a. en ny, lätt, miljövänlig och ekonomisk motorvagn.

Sovvagnstrafiken på Norrland

I prop 1987/88:50 säger statsrådet Hulterström: Min uppfattning är att det bör finnas en tillfredsställande nattågstrafik till och från Norrland. Enligt vad som framkommit i kartläggningsarbetet är det i ett långsiktigt perspektiv inte möjligt att med företagsekonomisk lönsamhet bedriva fortsatt sovvagnstrafik på Norrland. Nyanskaffning av sovvagnar bör enligt promemorian möjliggöras genom särskilda statliga medel i den mån den företagsekonomiska lönsamheten ej ger utrymme för en sådan investering."

I det trafikpolitiska översynsarbetet har kommunikationsdepartementet tillsatt en arbetsgrupp för att kartlägga förutsättningarna för utvecklingen av den kollektiva persontransportförsörjningen till och från norra Sverige: Arbetsgruppen säger bl.a. "Att nattågstrafiken för den norrländska trafikförsörjningen bör utvecklas genom förhöjd vagnstandard och hastighet; detta gäller främst nattågstrafiken för övre Norrland och västra Jämtland /Östersund; nyanskaffning av sovvagnar bör möjliggöras genom särskilda statliga medel i den mån den företagsekonomiska lönsamheten ej ger utrymme för en sådan investering."

I ett par brev till kommunikationsdepartementet har SJ lämnat konkreta förslag till hur sovvagnarna till Norrland skall kunna rustas upp. Förslaget är helt i överensstämmelse med statsrådet Hulterströms argumentation i prop 1987/88:50. I departementets svar till SJ på de båda breven framhålls att SJ skall arbeta affärsmässigt och att Norrlandstrafiken skall lösas genom förhandlingar mellan SJ och transportrådet.

I Rese-Expressen från lördagen den 12 november 1988 finns att läsa om SJs nya "lyxduschsovvagn" mellan Stockholm och Malmö. Rubriken är "en kalldusch för flyget". I samma artikel intervjuas chefen för SJs personvagnsdivision. Han uppger att sovvagnarna skall rulla på sträckorna Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. På journalistens fråga varför SJ glömmet Stockholm – Norrland blir svaret från Karl Erik Strand: "Vi sätter in våra nya nattåg på Norrland om nån beställer dem". Svaret är helt korrekt utifrån statsrådet Hulterströms argumentering i prop 1987/88:50.

Skall riksdagens trafikpolitiska beslut om sovvagnstrafiken på Norrland fullföljas krävs de insatser som statsrådet Hulterström argumenterade för i propositionen. Sovvagnstrafiken på Norrland måste utrustas med moderna sovvagnar i likhet med sovvagnstrafiken på sträckorna Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Om inte, varför skall resenärerna på de längsta sovvagnssträckorna tvingas åka i utslitna och undermåliga sovvagnar? Rustas inte sovvagnarna på Norrland upp kommer trafiken att behöva läggas ner inom något år.

Transportrådet har inför budgetåret 1990/91 beslutat att köpa in renoverade eller nya sovvagnar för Norrlandstrafiken. I budgetarbetet har denna post strukits av regeringen. Därmed går regeringen emot riksdagens trafikpolitiska beslut. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att inför budgetåret 1991/92 inom tillgängliga ramar avsätta medel för denna upprustning.

100 miljoner till forskning och utveckling av bl.a. en ny motorvagn

I prop 1987/88:50 sägs i regeringsprotokollet: "Beträffande kollektivtrafiken framhålls att utbudet bör utökas med hänsyn bl.a. till de miljö- och trängselproblem som biltrafiken ger upphov till. Ett särskilt engångsstöd på 100 miljoner kronor för försöks- och demonstrationsobjekt inom kollektivtrafiken samt till utveckling av lokal och regional järnvägstrafik föreslås. Härtill kommer statliga bidrag inom ramen för det nya länstrafikanslaget för att stimulera sådana investeringar i lokal och regional kollektivtrafik som är angelägna från miljösynpunkt." Bakom dessa formuleringar ställde sig också riksdagen.

I riksdagsbeslutet om trafikpolitiken inför 1990-talet samt de avtal som slöts mellan staten och länshuvudmännen om den regionala tågtrafiken avsågs att länstrafiken även framdeles skall bedriva tågtrafik på de regionala banorna. För att detta beslut skall fungera i realiteten krävs en utveckling av ett regionaltåg/ny motorvagn som är ekonomiskt, miljövänligt och snabbgående. I denna utveckling måste staten medverka och det bör avdelas utvecklingspengar från de avsatta 100 miljoner kronorna.

I Sverige finns ett antal företag, bl.a. Hägglunds i Örensköldsvik, som har kompetens och förutsättningar att medverka i utvecklingen av ett nytt regionaltåg. Företagen samverkar i många fall, de har själva nedlagt stora utvecklingsmedel och har därmed också stor erfarenhet av hur en ny lätt motorvagn skall vara konstruerad för att fylla de krav som ställs.

Riksdagsbeslutet och länstrafikhuvudmännens avtal med staten om övertagande av den regionala tågtrafiken är i många fall så betungande för vissa

län att de överväger att föra över all eller stora delar av persontrafiken till landsväg. Dessa drastiska planer rimmar inte med det riksdagsbeslut som togs under 1988. Rimlig och utvecklingsbar regional järnvägstrafik kan fortleva om staten medverkar till utvecklingen av lätta, ekonomiska, miljövänliga och snabba regionaltåg/motorvagnar. Men denna utveckling brådskar innan avtalet om underhåll av de regionala banorna avvecklas. När bandelarna är nedlagda då finns inte heller något behov av nya motorvagnar.

Under 1989 gick transportforskningsutredningen ut med en inbjudan till "projekt regionaltåg" som innebär att enskilda personer skall få medverka i ett antal utredningsprojekt. Det är inte kunskaper som saknas utan reella beslut. Risken är uppenbar att de 100 miljonerna kommer att slösas bort på små delprojekt för FOU avseende delsystem för nya tågkoncept. Projekt på 5-8 års sikt. Under tiden så dör länstrafikens möjligheter att investera i en regional tågtrafik. Och därmed faller också riksdagens beslut i den delen.

Länstrafikhuvudmännen behöver en utveckling av en ny motorvagn/nytt regionaltåg som kan tillverkas i början av 1990-talet. Skall detta projekt kunna infrias krävs att 70 milj.kr. avdelas av de 100 milj.kr. som riksdagen anvisat. Enligt uppgift har 30 miljoner kronor avsatts för ändamålet. För övrigt utvecklingsarbete har förbrukats cirka 30 miljoner kronor. Det är väsentligt att resterande anslag inte förbrukas till annan utveckling innan behovet för utveckling av en ny motorvagn är känt. Regeringen bör ge transportforskningsberedningen i uppdrag att reservera resterande medel.

Botniabanan

I SJs långtidsplaner finns ett stort behov av ett dubbelspår efter inlandsbanan, detta för att klara den alltmer ökande mängden av gods. I dessa planer belyses möjligheten att via en ny, förlängd ostkustbana, mellan Härnösand/Kramfors och Luleå, lösa såväl inlandsbanans behov av dubbelspår som snabbgående persontransporter efter Norrlandskusten. Projektet är synnerligen intressant främst på grund av den samverkan som gods- och persontrafiken innebär för en ekonomiskt lönsam investering.

Botniabanan skulle få en sträckning mellan städerna Härnösand – Kramfors – Örnsköldsvik – Umeå – Skellefteå – Piteå och Luleå. Dessa expansiva orter saknar i dag snabba persontransporter för ökad närhet till universitetsutbildning och förvärvsarbete. Samtidigt som Botniabanan ger snabba persontransporter mellan kuststäderna så är investeringen nödvändig för att tunga, långväga godstransporter skall kunna klaras. Förhoppningar finns dessutom att ytterligare gods skall kunna överföras från landsväg till järnväg. Botniabanan skulle ge även tvärbanorna ett ökat intresse. Tvärbanan Umeå – Vännäs – Vindeln – Lycksele – Storuman skulle få bättre underlag och bättre resestandard via Umeå än vad man i dag har via Vännäs och stambanan. Investeringen ligger helt i linje med de miljökrav som riksdag och regering ställer på SJ. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att noga överväga en snabb lösning av gods- och persontransporterna efter Norrlandskusten.

Hemställan

Mot. 1989/90

T539

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att medel 1991/92 bör avsättas till upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland,

2. att riksdagen hos regeringen begär att resterande medel av utvecklingsanslaget på 100 milj. kr. reserveras för utveckling av ett nytt regionaltåg/motorvagn,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en förlängd ostkustbana utefter Norrlandskusten.

Stockholm den 24 januari 1990

Sigge Godin (fp)

Ulla Orring (fp)

Britta Bjelle (fp)

Hans Lindblad (fp)