

Motion till riksdagen

1988/89:T916

av Lars-Ove Hagberg (vpk)

Trafiksatsningar i Dalarna

Grunden för Dalarnas differentierade näringsliv är goda transportmöjligheter till och från samt inom länet. Det under 1800-talets slut och 1900-talets början utbyggda järnvägsnätet är en viktig bas för detta. Gods- och persontrafik kräver väl fungerande tågkommunikationer. Fjärrtrafik till och från länet bör koncentreras till de befintliga linjerna.

Enligt vpk:s energi- och miljöpolitik måste nedläggningstrenden vändas till moderniserings- och upprustningstänkande. Järnvägsalternativet måste göras mera attraktivt än bilism och långfärdsbussresor. SJ-ledningen måste skaffa sig kunskaper, ha fantasi och erbjuda billiga, snabba transporter för passagerare och gods. I några länder (t.ex. Frankrike och Västtyskland) har järnvägen följt med i kraven som dagens samhälle och enskilda ställer på transporter.

SJ:s strategi är i dag starkt centralstyrd och produktionsinriktad. Affärs-mässigheten står i centrum vilket innebär att regional-, social- och rättvisaspekterna på järnvägskommunikationerna inte tillgodoses.

Människors engagemang för järnvägen är väldokumenterad. I dagens utvecklingsfas är det helt nödvändigt för att framtvinga en ny politik för hela SJ.

Exempel på lokala insatser är kampen för Västerdalsbanan, järnvägen Västerås-Ludvika, dvs. Bergslagspendeln, och Mälardalen. Kommunerna känner oftast vilka de egna kommunikationsbehoven är och får därför inte fortsättningsvis nonchaleras av SJ:s trafikplanering.

Efter sextio- och sjuttioitalens försummelse har intresset för kollektivtrafik på spår ökat. Den framgångsrika kampen för att få Västerdalsbanan i riksnätet är ett sådant exempel. Nu finns det en omfattande rörelse och en insikt hos många att Västerdalsbanan måste förlängas till Sälen.

Sedan rälsen mellan Malungsfors och Sälen revs upp för 15 år sedan har expansionen av Sälenfjällen gått i rekordfart. Nu sker turisttrafiken med bil vilket medför både miljö- och trafikproblem. Västerdalarna tillhör ett av landets mest försurningskänsliga områden med låga pH-värden. Faran för skogen är uppenbar.

Kravet på förlängning av Västerdalsbanan har många vägande motiv. Järnvägar spelar en stor roll för en levande glesbygd och för att vända de regionala obalanserna. En järnvägsutbyggnad till de större fjällområdena är ur turist-, miljö- och regionalpolitisk synpunkt oerhört viktig.

Utbyggnad av Västerdalsbanan är av riksintresse och kan inte vara en angelägenhet för enbart länsintressen. Västerdalsbanan skall därför även

fortsättningsvis vara en angelägenhet för hela samhället.

Mot. 1988/89

T916

Västerdalsbanan måste ses ur ett samhällsekonomiskt perspektiv där både fördelnings-, regional- och miljöpolitiska intressen ingår. Den beräknade kostnaden för en utbyggnad av Västerdalsbanan till Sälen är mellan 500 och 800 miljoner kronor. Denna utbyggnad är en riksangelägenhet. Riksdagen bör därför kräva att regeringen lägger fram ett förslag där statsmakterna finansierar en utbyggnad av Västerdalsbanan till Sälen.

Norra Dalarna

SJ:s affärsmässiga inriktning går även ut över norra Dalarna och Siljansbygden. Direkttågen till Mora minskas och därmed sänks standard, komfort och service. Det är en utveckling åt fel håll. Riksdagen måste uttala att SJ:s verksamhet inte skall innebära försämringar i befintlig trafik, exempelvis till norra Dalarna (Mora).

Bergslagspendelns Daladel

I planerna för byggandet av Bergslagspendeln mellan Ludvika och Västerås står det klart att det fattas medel till Daladelen så att hela "pendeln" kan vara klar samtidigt. Regeringen bör därför snarast se till att Bergslagspendeln i utbyggnadsplanerna får erforderliga medel i sådan tid att det inte blir några förseningar på Dalasidan.

Ökat anslag till Dalatrafik

Länstrafikbolagen har med omorganisationen av järnvägstrafiken fått ta över ansvaret för järnvägstrafiken på bandelar som SJ av lönsamhetsskäl inte vill ta ansvaret för.

Dalatrafik och andra länstrafikbolag kan därmed bli den instans som i decentraliserade former lägger ned järnvägen på grund av bristande resurser för både drift och investeringar.

Statsbidragen till länstrafikbolagen bör utifrån detta höjas rejält för att förbättra den samlade kollektivtrafiken och järnvägstrafiken i synnerhet.

Dalatrafik bör få ett extra anslag för drift och investeringar på 100 milj. kr. för att upprätthålla en bra kollektivtrafik. Medlen skall användas både till drift och investeringar.

Hemställen

Med anledning av det i motionen anförda hemställs
att riksdagen beslutar om statsbidrag till kollektivtrafiksatsningar i Dalarna.

Stockholm den 25 januari 1989

Lars-Ove Hagberg (vpk)