

Motion till riksdagen

1988/89:T258

av Lars Werner (vpk)

Trafikpolitiken

Förskjutningarna sker snabbt inom de svenska landtransporterna. I budgetpropositionen redovisas bl a följande procentuella förändringar från 1986 till 1987.

Vägtrafik	Fjärrpersontåg	Godståg	Inrikesflyg
+ 6.4	– 3.2	– 4.1	+ 13

Uppgifter i propositionen och på andra håll visar att tendensen har fortsatt under 1988. Siffrorna är inte helt jämförbara inbördes men tendensen är solklar.

Vi finner att utvecklingen strider mot viktiga mål, främst vad gäller miljö och energihushållning, i riksdagens beslut förra året om "Trafikpolitiken inför 90-talet". Än mer strider den mot de annorlunda mål som vpk uppställde och utförligt motiverade i sin motion T 66 1987/88.

Vi anser att utvecklingen snabbt måste brytas. Detta är den övergripande huvudmålsättningen bakom våra konkreta förslag. Vi vill genom ekonomiska och andra restriktioner begränsa vägtrafiken och luftfarten samtidigt som vi vill stimulera järnvägstrafiken, särskilt den eldrivna. Denna inriktning speglas direkt i våra förslag om anslag till drift och investeringar.

Vägtrafiken

Regeringens hållning till vägtrafikens snabba expansion präglas av bristande vilja till styrning. Man konstaterar att vägslitaget ökar kraftigt och föreslår en rekordhöjning av anslagen. Man noterar den allmänna laglösheten på vägarna, som leder till både extra slitage genom övervikt och överfart och svåra olyckor, men föreslår bara symboliska summor för verksamma motåtgärder. Ett aktuellt exempel på denna trafikfarliga laglöshet är att enligt Svensk bilprovning senaste siffror har var tredje tung lastbil och varannan tung släpvagn fel på en så vital del som bromsarna.

Man erkänner uppgivet att målet om oförändrade koldioxidutsläpp inte kan uppfyllas de närmaste åren (kommunikationsministern i DN-intervju den 7.1). Man hemfaller i stället till rent önsketänkande om "rena bilar" som saknar realistiskt tekniskt underlag.

Den effektivaste kortsiktiga åtgärden för att dämpa vägtrafiken, vägslitaget, bullret, luftföroreningarna m m är att, i enlighet med tidigare vpk-förslag, förbjuda tunga lastbilstransporter över 30 mil. Till en början måste dispenser ges, men vi förutsätter att tilldelningen blir restriktiv. Omställ-

ningsproblemen kan bli betydande för många företag. Allmänna kapacitetsproblem torde inte uppstå — industrin kan öka sina lager, SJ kan hyra in utländska godsvagnar m m.

Viktigt är också att man, i linje med tidigare vpk-förslag, generellt sänker fartgränserna på det allmänna vägnätet med 10 km/h. Detta måste kombineras med en skärpt trafikövervakning i form av nya tekniska hjälpmedel (av den typ om vilken positiva norska erfarenheter redovisas i propositionen) och en hårdare tillämpning från de övervakande myndigheterna.

Kraftigt minskad tung trafik och lägre farter minskar behovet av underhåll och förstärkningsarbeten. Dessutom uppstår ett positivt nettoresultat när det gäller trafiksäkerheten.

Ovanstående effekter blir märkbara även på de statskommunala vägarna.

Vi har i förra årets motion utvecklat vår skepsis till den stora satsningen på nya förbifarter. De bidrar till en icke önskvärd omvandling av hela bebyggelse- och servicelokaliserings. De positiva effekter som eftersträvas i form av minskade olycksrisker kan åstadkommas långt billigare genom t.ex. minskad trafik och hastighetsbegränsningar.

I konsekvens med vår tidigare politik och i linje med en bred opinion på västkusten säger vi nej till utbyggnaden av Scan Link och motorvägen mellan Ljungskile och Uddevalla. Befintlig väg upprustas i stället.

Stora belopp går att spara genom att man tar bort anslaget för "särskilda bärighetshöjande åtgärder". Vi vänder oss mot den filosofi om EG-anpassning som finns i bakgrunden men delar också järnvägsfolkets stora oro för ytterligare förlust av transporter, framför allt till den norrländska tunga industrin. I konsekvens med detta måste lastbilskeppens längd och vikt maximeras till 18 m och 40 ton.

Vpk:s förslag på vägsidan kan konkret illustreras med exemplet med bron över Falsterbokanalerna som regeringen vill nybygga för 60 miljoner, varav 26 under budgetåret. Vi finner inte att trafikförsörjningen av de tre golfbanorna och den glesa villa- och fritidsbebyggelsen väster om kanalerna motiverar en så stor vägsatsning. Viktigare är planerna på återuppbyggnad av den 1971 nedlagda järnvägen, som aktualiserar en ny kombinerad bro. De akuta bristerna på kanalbron får åtgärdas med sedvanliga reparationsinsatser, och med enkelriktning på bron kommer påfrestningarna på den att minska.

Konsekvenserna av länsjärnvägarnas inordning under de regionala vägorganen besannar de farhågor som vpk hyste inför nyordningen. Det har visat sig att länsvägnämnderna och de bussorienterade länstrafikbolagen ofta har ett svagt engagemang för järnvägen. I avvaktan på en omorganisering bör en viss andel av anslagen till länstrafikanläggningar reserveras för järnvägsändamål, i proportion till järnvägens längd och behov i det aktuella länet.

Trafiksäkerhetsarbetets inriktning på en orubbad privatbilsmis villkor måste brytas

I landet har en omfattande trafiksäkerhetsorganisation byggts upp. Trots detta är trafikolycksstatistiken skrämmande, vilket vpk även behandlar i

särskild motion. Trafiksäkerhetsrådet skriver i sitt program för planperioden 1989—1992 att det är angeläget att åstadkomma en bättre anpassning till gällande hastighetsgränser. Detta skulle vara det effektivaste sättet att minska antalet omkomna och skadade i trafiken.

Vpk anser att detta ställningstagande bl a visar att trafiksäkerhetsrådets målsättning inte innefattar en grundläggande förändring av trafikutvecklingen i landet. Den ohämmade utvecklingen av privatbilismen kan i stort sett fortskrida. Man tar inte det ökade antalet olyckor på riktigt allvar. Årligen inträffar ca 400 000 trafikolyckor i vilka ca 800 personer dödas och ca 20 000 personer skadas. Siffrorna visar storleken på samhällets årliga offer på bilismens altare. De mål som satts upp för trafiksäkerhetsarbetet av riksdagen har inte uppfyllts. I stället för en minskning av antalet döda och skadade har en ökning skett under 80-talet. Ökningen överskrider klart det bidrag som man lite cyniskt kan anta att den ökade trafiken kan ha orsakat.

Trafiksäkerhetsarbetet i statlig och kommunal regi grundas i stort på ett accepterande av nuvarande trafiksituation i landet. Människor, antingen de är skyddade trafikanter eller ej, skall lära sig att anpassa sig till den rådande trafikutvecklingen. Förlängningen av detta tänkesätt är att människan genom den sk ekologiska bilismen i sista hand skall lita till tekniken för sin säkerhet.

I vpk:s framtidsbild ingår att bilens andel av transporterna skall minskas till fördel för trafiksäkrare och miljövänligare transportmedel. Människans behov av att leva i ett så trafiksäkert samhälle som möjligt skall vara det grundläggande målet i trafiksäkerhetsarbetet. Detta innebär bl a sänkta hastigheter, utveckling av kollektivtrafiken och överföring av godstrafik från landsväg till järnväg och båt. Många frivilliga trafik- och miljöföreningar arbetar redan idag utifrån dessa riktlinjer, men med knappa resurser. Vi anser att det stöd som NTF ger till frivilligt trafiksäkerhetsarbete skall satsas på denna typ av föreningar med syfte att dels få en alternativ inriktning i trafiksäkerhetsarbetet och dels att möjliggöra att arbetet kan utföras i så nära samarbete med de berörda som möjligt.

Järnvägstrafik

Det senaste årets trafikutveckling, sådan den framgår av siffrorna ovan, innebär ett snabbt misslyckande för regeringens trafikpolitik. Den är också ett misslyckande för "näringlivsmodellen" och för SJ-chefen personligen. Men denna politik och modell inleddes inte med Stig Larsson. Principerna om "affärsmässighet", "kundorientering", "marknadsanpassning" har länge varit ledstjärnor som man har sagt sig följa. Följden har bl a blivit en sällsynt ryckighet med ständiga omorganisationer, nya taxsystem, skiftande kategoriindelning av bandelarna, säljknep m m. Resultatet har varit patetiskt, och allvarligast har varit järnvägens alltmer urgröpta anseende bland allmänhet, organisationer och anställda.

Det sista året har denna karusell accelerat. Riksdagen beslöt att Blekinge kustbana skulle föras till stornätet, men mindre än ett år senare ska det beslutet rivas upp. Ena stunden talar om en ny generation av lätta eltåg, andra stunden ska dieselsrälbussar sättas in på elektrifierade banor. Det

”utvecklingsbara” bannätet krymper alltmer. I trafikpropositionen fanns trettio stomjärnvägar för persontrafiken, i budgetpropositionen talas nu om åtta sträckor ”som kan göras lönsamma genom offensiva satsningar”. Ingen tror att den reduktionen är den sista.

Miljövänlighet och energihushållning är principer som i ord omfattas av alla politiska partier och som är djupt förankrade i den svenska befolkningen. Utifrån dessa och andra principer vill vpk att järnvägen ska utvecklas och utgöra en beständig stomme i det svenska trafiksystemet. Detta innebär att:

1. Järnvägen måste gynnas på bekostnad av sina konkurrenter (vägtrafik, luftfart). Det innebär både att den måste ges en positiv särbehandling när det gäller resurser och att dessa andra trafikslag måste utsättas för restriktioner och hämningar av ekonomiskt och annat slag.

2. För att trafikanterna ska acceptera denna järnvägens särställning måste den uppfylla höga krav med avseende på snabbhet, bekvämlighet, tillförlitlighet och miljövänlighet. Detta kräver omfattande investeringar i bl a nya bansträckningar, och det sistnämnda fordrar bl a ett fortsatt elektrifieringsarbete.

3. Ett brett stöd förutsätter att järnvägen är konkret synlig och användbar för invånarna. Det förutsätter bl a en utbyggd lokal service med återöppnade stationer och bandelar.

4. Regering och riksdag måste utöva en kontinuerlig politisk ledning över järnvägssystemet och inte undandra sig sitt ansvar genom bolagisering och utförsäljningar.

5. Järnvägens ledning ska inte vara kommersiell utan politisk och fackmässig. Endast en politisk ledning kan mobilisera tillräckligt opinionsmässigt stöd bland allmänhet och organisationer för järnvägens långsiktiga överlevnad och utveckling. En politisk ledning är mer påpassad för att våga riskera järnvägens anseende genom utmanande privata förmåner (SJ-chefens lön).

6. Järnvägen måste vara ett sammanhållet system med sin egen logik. Den har inget att vinna på att försöka inkorporera främmande element (bussbolag och missvisanderabattsystem). Järnvägen måste åter bli en sammanhållet enhet, från trafik över banor till verkstäder. Decentralisering och divisionisering får inte drivas så långt att man missar det dialektiska växelspelet mellan helheten och delarna.

7. Engagemang och kunnande måste tas till vara fullt ut. Järnvägens egna traditioner och de anställdas yrkesmoral är en tillgång och inte en belastning.

En förnyad, nationell järnvägsförvaltning efter dessa riktlinjer utesluter inte kreativitet eller klok hushållning med medlen.

Utifrån detta synsätt är vi kritiska mot huvuddelen av järnvägsavsnittet i årets budgetproposition.

Regeringen avser att 1992 utvärdera uppdelningen mellan SJ och banverket. Vpk anser i enlighet med ovanstående att arbetet för en återgång till en sammanhållet organisation bör inledas genast. Vi ansluter oss dock till principen om en oberoende järnvägsinspektion som säkerhetsmyndighet.

I vägavsnittet upprepades vpk:s krav om förbud mot tung lastbilstrafik

på sträckor över 30 mil. Av miljöskäl är det dock nödvändigt att efterhand skärpa restriktionerna vad gäller transportsträcka, fordonstyngd och dispensmöjligheter. Det blir även aktuellt att utsträcka dem till dieseldrivna landsvägsbussar, vilket bl a kräver en omfattande utbyggnad av pendeltrafiken på järnväg till nya orter och sträckor.

För godstrafikens vidkommande ställer detta stora krav på järnvägen. Med de förutsättningar som gäller i propositionen finns det starka skäl att vara tveksam till den stora satsningen på kombitrafik. De hittillsvarande ansträngningarna har inte slagit väl ut: kombitrafiken har till stor del subventionerats av vagnlasttrafiken och tagit det mesta av sin trafik på den senares bekostnad. De nu föreliggande planerna med deras glesa terminalnät innebär stora överföringar till vägtransporter till och från terminalerna. Med de av vpk begärda restriktionerna på lastbilstrafiken uppstår naturligtvis ett snabbt ökat behov av kombitrafik. I princip är dock detta ingen lyckad lösning. Energiekonomiskt är det naturligtvis fel att lastbäraren väger så mycket i förhållande till nyttolasten. Huvudstrategin för järnvägen måste i stället vara att satsa på en vagnlasttrafik som via ett finfördelat nät når ut till kunderna. Detta erfordrar i sin tur

1. en omfattande anläggning av industrispår. Särskilda statsanslag bör utgå till detta, på samma sätt som stat och kommun i dag betalar för industri- och andra godskunders väganslutningar,
2. elektrifiering av befintliga och nya industrispår, med enkel teknik som är anpassad till de måttliga hastigheterna,
3. utveckling av nya lätta el- och gasdrivna växellok,
4. utveckling av vagnburna på- och avlastningsanordningar.

Persontrafik

Detta utvecklas närmare i separat motion.

Persontrafiken på stombjörnvägarna har under den senaste femårsperioden genomgått en markant utglesning. 1984 gällde ännu principen om entimmesstrafik under dagtid mellan ett antal större syd- och mellansvenska orter. Nu har det systemet slagits sönder, ytterligare försämringar planeras för den nya tidtabellperioden och nya sådana aviseras 1990 enligt budgetpropositionen. Detta är oacceptabelt. I samband med rubriken Kollektivtrafik föreslår vi ökade anslag för upphandling av tågturer som i stället måste till.

För att en omfattande överflyttning av persontrafik från flyget ska kunna ske måste snabbtågutbyggnaden påskyndas. Redan för tjugo år sedan fanns SJ-utredningar om snabbtåg, men nu har Sverige kommit på efterkälken i den internationella utvecklingen. De i propositionen aviserade 20 snabbtågssätten 1994 är helt otillräckliga. En minskning av flyget förutsätter också nya satsningar på sov- och liggvagnstrafiken. Detta kräver också anskaffande av nya vagnar.

De sammanlagda behoven av person- och godstransporter, av fjärr- och närtrafik fordrar intensiva investeringar i bannät, el- och signalsystem, fordon och kringanläggningar. Ett första villkor är att de nuvarande eftersläpningarna i normalt underhåll och förnyelsearbete inhämtas. När det gäller

nyinvesteringar krävs både att pågående projekt påskyndas och att nya sätts igång. Inför det senare torde det krävas en snabb förstärkning av banverkets projekteringsresurser. I motion T 66 1987/88 förutsåg vi ett nyinvesteringsbehov om 45 miljarder under tio år, eller 4,5 miljarder om året. Redan nu lär dock bli en snabbtågsanpassning, anläggning av vägskydd, ATC-installationer och stationsupprustning kunna påskyndas jämfört med budgetpropositionens planer. Vpk vidhåller att ett tioårigt investeringsprogram skall göras med 4,5 miljarder kr om året.

Ett projekt som ligger långt framme är dubbelspårsanläggningen på västkustbanans norra del. Där är det närmast otillständigt att regeringen trots sina vackra ord inte vill bifalla banverkets äskande om medel för ännu en utbyggnadsetapp, särskilt som man vill fortsätta miljonrullningen på den omstridda motorvägen i Bohuslän. Även den angelägna upprustningen av västkustbanans södra del kan påbörjas.

När det gäller nya bansträckningar hänvisar vi till vårt resonemang och positiva ställningstagande i fjolårets motion. Vi inskräper kravet att bygga ut Västerdalsbanan till Sälen, i första hand för turisttrafikens och skogstransporternas behov. Trots den önskade nerdragningen av inrikesflyget är det nödvändigt att bygga ut banan Stockholm—Arlanda—Uppsala. Anslutningstrafiken till den andra nordiska storflygplatsen, Kastrup, är ett starkt delskäl för en järnväg under Öresund.

Utifrån betydelsen av ett sammanhållet järnvägssystem avvisar vi bestämt planerna på att överföra viktiga SJ-verkstäder till ABB-koncernens kontroll. Mot detta talar även risken av fördyrande monopol.

Luftfart

Även inför luftfartens snabba expansion visar regeringen samma registrerande hållning, samma brist på styrvilja. Utvecklingen har lett till en betydande "överkonsumtion" av inrikes flygresor, om man anlägger ett västeuropeiskt perspektiv. I absurda specialfall finns det till och med personer som dagpendlar med flyg mellan Stockholm och Göteborg.

Också här hänvisar vi till argumentationen i vår motion T 66 1987/88. Medvetandet växer om flygets roll som luftförorenare, vilket är särskilt allvarligt eftersom det mesta av utsläppen sker på hög höjd. Men inrikesflyget berövar också tågtrafikens inkomsterna från en köpstark resandegrupp, något som är ett hot mot hela järnvägssystemet i vårt relativt glesbefolkade land. Det gäller inte minst skogslänen där ett ytterligare utbyggt regionalflyg skulle ta bort underlaget för sovvnagar och annan kvalificerad service.

Vpk upprepar sitt tidigare förslag om en drivmedelsskatt på flygbränsle som fördyrar flygresorna och i någon mån minskar flygets förmåga till pris konkurrens. Detta torde öka statens skatteintäkter med minst en miljard kr/år. Men eftersom det omfattande tjänsteresandet är prisokänsligt krävs även andra åtgärder. Vi kommer i annat sammanhang att föreslå en ändring av det statliga resereglementet så att inrikes tjänsteresor normalt inte får företas med flyg. Detta kommer verksamt att dämpa flygresandet.

Men vi vill också starkt skära ner investeringarna i luftfarten. Dels sparar detta pengar, dels framtvingar bristen på kapacitet en minskning av trafik

utbudet. Framför allt vill vi stoppa utbyggnaden på Arlanda, inklusive den tredje banan, men också utbyggnaden av inrikesterminalerna på Landvetter, kontrollcentralen i Sundsvall och den nya flygplatsen vid Karlstad. Den kraftigt ökade flygtrafiken innebär också ett allvarligt hot mot säkerheten.

Vpk vill minska anslagen till kommunala flygplatser och trafikflygarutbildning med 20% jämfört med regeringens förslag.

Kollektivtrafik m m.

Transportrådet har under året befast sin ställning som en reaktionär kraft i den svenska trafikpolitiken. Det bör därför läggas ner.

Transportstödet för Norrlandsindustrins frakter utgår f n oberoende av transportsätt. I enlighet med vårt allmänna synsätt anser vi att restriktioner bör införas så att järnvägen gynnas.

Som nämnts under rubriken Järnvägstrafik anser vi att staten av SJ och länstrafikbolagen bör köpa ytterligare tågturer så att inga neddragningar behöver ske i avvaktan på en omfattande utbyggnad.

Hemställen

Med anledning av det i motionen anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att trafikpolitiken skall kännetecknas av krav om god miljö, regional balans och säkerhet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att järnvägen ges en prioriterad ställning i trafiksystemet samt får en politiskt och fackmässigt orienterad ledning,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till upprustning av befintlig väg,

4. att riksdagen beslutar sänka fartgränserna på det allmänna vägnätet generellt med 20 km/tim,

5. att riksdagen beslutar avslå förslag om bro över Falsterbokanalerna, E9, om 26 400 000 kronor,

6. att riksdagen begär förslag i syfte att stoppa tunga lastbilstransporter över 30 mil,

7. att riksdagen beslutar om ett nytt mål i trafiksäkerhetsarbetet som innebär att bilismens nuvarande utveckling skall brytas,

8. att riksdagen beslutar avbryta utbyggnaden av väg E 6 mellan Stenungsund och Ljungskile,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att lastbilskipagens längd begränsas till 18 meter och högsta vikt till 40 ton,

10. att riksdagen beslutar att 50% (15 milj.) av anslaget till NTF avsätts till en fond för alternativt trafiksäkerhetsarbete,

11. att riksdagen beslutar att en bestämd del av anslagen till länstrafikanläggningar örönmärks för järnvägsändamål,

12. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att påbörja ett program för industrispårbygge och vagnslasttrafik,

13. att riksdagen beslutar anslå under punkterna D1, D2 samt D8

ett förhöjt belopp med 40 % i förhållande till regeringens, dvs 2 774 720 000 kronor,

Mot. 1988/89
T258

14. att riksdagen beslutar anslå under punkt D4 200 000 000 kronor utöver regeringens förslag,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att avyttring av SJ-verkstäder m m ej bör ske,

[att riksdagen beslutar införa skatt på flygbränsle motsvarande biltrafikens drivmedelsskatt vilket motsvarar minst en intäkt om 1 miljard kronor,']

16. att riksdagen beslutar att halvera luftfartsverkets investeringsprogram,

17. att riksdagen beslutar minska de föreslagna anslagen under punkterna F3 samt F4 med 20%, 12 420 000 kronor,

18. att riksdagen beslutar avveckla transportrådet,

19. att riksdagen beslutar öka, i förhållande till regeringens förslag, anslagen under rubrik H6 samt H7 med 40%, 272 580 000 kronor.

Stockholm den 25 januari 1989

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Hans Petersson (vpk)

Jan Strömdahl (vpk)