

Motion till riksdagen

1987/88: T55

av Olle Svensson m. fl (s, fp, c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Regeringens trafikpolitiska proposition lyfter fram fem delmål:

att tillgodose medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov

att bidra till effektivt resursutnyttjande i samhället som helhet

att ställa höga krav på trafiksäkerheten

att god miljö och hushållning med naturresurser skall främjas och

att transportsystemet skall bidra till regional balans.

Vi instämmer i dessa grundläggande delmål för trafikpolitikens utformning. Vi ser det som särskilt positivt att propositionen anvisar medel för nyinvesteringar till utveckling av järnvägsnätet. Vidare välkomnar vi att i bilaga I framhävs angelägenheten av en mera ingående prövning utifrån en samlad syn på det framtida järnvägsnätet och dess trafikering. Denna tillgodoses genom inrättandet av banverket och en övergång till samhällsekonomiskt inriktad investeringsplanering.

Vi instämmer också i angelägenheten av de större järnvägsprojekt — däribland Svealandsbanan — som utpekats i propositionen som intressanta och de motiv som presenteras för dessa projekt. Vi vill emellertid, i enlighet med propositionens intentioner, betona den avgörande betydelsen av en tillräcklig investeringsnivå. Tillräcklig investeringsnivå och successiv, samordnad utbyggnad är vitala förutsättningar för att skapa tidiga och goda förutsättningar för utveckling av landets järnvägsnät. Härvid skapas ökade förutsättningar för samverkan mellan regioner i landets olika delar och inte enbart mellan enskilda centralorter och Stockholm. Att tillgodose behovet av stärkt regional utveckling för svagare områden är en nödvändig åtgärd för att dämpa Stockholmsregionens tilltagande överhettning.

Vi förutsätter att riksdagen i någon form skaffar inkomster till de nödvändiga utgiftsökningarna i samband med satsningarna på järnvägssidan.

Vår slutsats blir att de uppställda målen kräver samtidiga järnvägsinvesteringar både i Stockholmsinfarterna och i övriga områden, där samverkan behöver utvecklas mellan olika regioner för att skapa en bättre balanserad utveckling i vårt land.

Det är därvid lika viktigt att nedbringa de störningar, som kapacitetsproblemen i Stockholm leder till för hela det svenska järnvägsnätet som att se till att förstärkningseffekterna inte kommer för sent till andra regioner — bl. a. Mälardalen, Värmland och Bergslagen, Norrland och sydöstra Sverige.

Underlaget för samhällsekoniskt kloka beslut kommer successivt att förbättras till följd av det engagemang och den kompetens som SJ numera utvecklat i fråga om att göra bedömningar av framtida investeringsprojekt. Därmed ges statsmakterna möjligheter att använda ökade resurser på det från samhällsekoniska synpunkter mest lönsamma sättet.

Vidare vill vi ytterligare understryka propositionens intentioner att utveckla nya tåg. Utveckling av lätta, energieffektiva tåg är angelägen av flera skäl. Denna typ av tåg är ett samhällsekoniskt mycket intressant alternativ. Dessa tåg är regionalpolitiskt väsentliga för utveckling av samverkan längs dels de stambanor, som inte framgent kommer att ha snabbtågsstandard, dels de regionala banorna. Det är väsentligt att tågen finns tillgängliga innan de banor, som med dessa tåg kan trafikeras samhällsekoniskt, redan hunnit utvecklas och/eller att berörda regioner gått tillbaka i sådan grad att motiven för förbättrad tågtrafik inte längre kvarstår.

Det är också angeläget att bevara och utveckla svensk industris kompetens och konkurrenskraft beträffande utveckling av rälsfordon.

En annan frågeställning, som är angelägen att observera är "spårhyran" kopplad till det spårslitage som uppkommer. Spår med dålig standard ger högt spårslitage per bruttotonkm. Detta blir särskilt påtagligt för tyngre spårfordon. Vi finner det angeläget att effekten av spårslitage beaktas vid banverkets samhällsekoniska kalkyler.

Såsom spårhyran är utformad kan den på kort sikt verka tvärtemot samhällsekoniska lösningar på lång sikt, eftersom trafikering blir mycket dyr på i dag dåliga banor. Den bör i stället konstrueras så att banverket stimuleras till att utveckla bansystemet.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssystemets utveckling ur samhällsekonisk synvinkel, för god miljö och en bättre regional balans.

Stockholm den 1 februari 1988

Olle Svensson (s)

Maj-Lis Löw (s)

Anita Persson (s)

Marita Bengtsson (s)

Kjell Johansson (fp)

Larz Johansson (c)

Reynoldh Furustrand (s)

