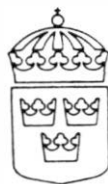


Motion till riksdagen

1988/89:T247

av Lars Werner m.fl (vpk)

Utveckling av järnvägen



Mot.
1988/89
T247–250

Järnvägen är framtidens transportmedel

Frågan om fungerande kollektivtrafik är en viktig jämlikhetsfråga. En satsning på järnvägen, som den vpk föreslår, är också en satsning på kvinnorna. Alla undersökningar är entydiga: Det är kvinnorna som tar tåget och männen som tar bilen. Det handlar om kvinnornas större behov av fungerande persontrafik och det handlar om olika landsändars överlevnad i relation till storstadskoncentrationen. Vpk anser att järnvägen, med rätt inriktning, har stora utvecklingsmöjligheter. Genom en större respekt för regionala behov, för jämlikhetssträvanden samt miljö-, energi- och säkerhetskrav gynnas järnvägen. I olika länder pågår järnvägssatsningar i mångmiljardklassen.

Men medan det folkliga stödet för utbyggnad i Sverige är större än någonsin tillåter regeringen att den nya SJ-ledningen hanterar järnvägen som vore det ett privatkapitalistiskt åkeri.

Vpk vill inte lägga ner några järnvägslinjer av dem som är i bruk i dag. Vi vill i stället bygga ut järnvägstrafiken, både persontrafik och godstrafik.

Vpk kräver att: Järnvägen måste prioriteras

Järnvägen/banverket för sina behov fram till år 2000 får 45 miljarder kronor

SJ måste få en politiskt kompetent ledning

Transportrådet avskaffas

Blekinge kustbana, ett klagörande exempel

I den uppgörelse 1987/88 mellan regeringen och vpk, som rörde vissa bestämda delar av trafikpolitiken, utgjorde Blekinge kustbana och Norrlands järnvägsbanor de viktigaste avsnitten. Detta ledde till att regeringen gjorde en helomvändning och accepterade vpk:s krav på satsningar. Detta blev också riksdagens beslut – Blekinge kustbana skulle tillhöra stomnätet. Staten och SJ skulle ta ansvar för banan och den nödvändiga upprustningen skulle äntligen komma till stånd.

Vpk:s uppgörelse med den socialdemokratiska regeringen för att bl.a. rädda Blekinge kustbana uppmärksammades och höjdes till skyarna av blekingebor samt järnvägsfrämjare runt om i landet. Men bakom ryggen på

medborgarna och förhandlarna – och i strid med riksdagsbeslutet – tog det statliga transportrådet och SJ-ledningen saken i egna händer. Dessa icke folkvalda ledningar beslutade att plocka bort kustbanan ur stornätet och tillåter bara "begränsad" persontrafik tills detta verkställs.

- Vpk kräver att Blekinge kustbana skall tillhöra stornätet och att staten tar sitt ansvar för att banan rustas upp till fullt modern och bekväm standard.

Västkustbanan och Bohusbanan

Med hänvisning till den ödeläggande miljöförstöring som sker om bilismen längs västkusten tillåts öka ytterligare måste järnvägsbanorna längs kusten byggas ut och rustas upp på vägtrafikens bekostnad.

Regeringens förslag om att endast anslå 25 milj kr till fortsatt utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan är oförskämt med tanke på att kapitalkostnaderna för ett par mil ScanLink-väg på ett enda år anges till 30 milj kr och får regeringens stöd.

Bohusbanan måste rustas upp för att kunna få en snabbare trafik och för att utgöra en vettig förbindelselänk till Norge. Sträckan Köpenhamn–Göteborg–Oslo är strategiskt viktig för den framtida järnvägstrafiken i Sverige.

- Vpk anser att järnvägens kapacitet längs Västkusten måste stärkas för att motsvara 90-talets behov av person- och godstransporter. Bohusbanan skall överföras till stornätet.

Västpendeln

Föreningen Sund Trafikmiljö i Borås har studerat och belyst förutsättningarna för ett modernt regionalt tågtrafiksystem för Västsverige. Vpk ansluter sig till föreningens bedömning att denna regionala satsning skulle skapa mycket gynnsamma förutsättningar för hela områdets utveckling.

Vpk vill särskilt nämna betydelsen av att utnyttja befintliga strukturer genom satsningar på linjerna Varberg–Borås–Herrljunga–Vänersborg–Uddevalla–Strömstad. Vpk anser att ett statligt engagemang för ett västpendelsystem är nödvändigt för att nödvändig upprustning skall komma till stånd.

Götalandsbanan

En Götalandsbana med förbindelse Göteborg–Ulricehamn–Jönköping–Stockholm bör enligt vpk rymmas i den kommande handlingsplanen.

Västerdalsbanan och Fryksdalsbanan

Västerdalsbanan är liksom Fryksdalsbanan av riksintresse och måste sortera under statens ansvar för stornätet. En förlängning av Västerdalsbanan och utbyggnad till de större fjällområdena är viktig ur turist-, miljö- och regionalpolitisk synvinkel.

- Vpk anser att nämnda banor inte fortsättningsvis klassas som länsjärnväg utan att de överförs till stornätet. Vi kräver en snar utbyggnad av Västerdalsbanan.

Bergslagspendeln och Nykroppaprojektet

Mot. 1988/89

T247

En snabb utbyggnad och garantier för driften av Bergslagspendeln är ett krav som fått starkt stöd inom regionen. Även Nykroppaprojektet har en stor betydelse för utvecklingen i Bergslagen. Utredningar, som möjliggör att projektet kan påbörjas måste enligt Vpk forceras.

Inlandsbanan samt Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn

Regeringen har aldrig infriat det tidigare beslutet om upprustning av inlandsbanan. I dag diskuteras ingående olika kommuners planer på en "Inlandsväg" som om man gett upp allt hopp om ett statligt engagemang. Detta är en förödande inställning med tanke på miljö, ekonomi och samhällsnytta. En autostrada genom hela landet, typ den orealistiska förhoppningen på en inlandsväg, skulle i praktiken betyda en ScanLink-skandal i kubik. Eftersom ett par mil statusväg i dag kostar över en miljard kronor i investeringar så skulle en inlandsväg komma att kosta lika mycket som den pågående jätteutbyggnaden av järnvägen i hela Västtyskland.

Sett ur såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk synvinkel är den märkliga visionen om en inlandsväg en katastrof – planerna måste skrotas!

– Vpk anser att inlandsbanan skall omfatta hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs samt Arvidsjaur–Jörn. Vi anser att det är ett samhällsintresse att trafiken kan garanteras på samtliga dessa bandelar. Inlandsbanan och dess anslutningsbanor måste tillhöra stomnätet och skall inte ansvarsmäsigst överlastas på regionala och lokala instanser. Målet för inlandsbanan skall vara en standard som tillåter en hastighet på 120 km/tim. Fortsatt upprustning krävs omgående för 20 milj kr.

Ostkustbanan

En förlängning av Ostkustbanan från Sundsvall via Umeå upp till Luleå är en viktig del i upprustningen av järnvägsnätet i norra Sverige, som vpk stödjer. Utbyggnaden skapar nya förutsättningar för arbetspendling längs kusten och avlastar stambanan vars kapacitetstak snart är nått.

Snabbtåg Stockholm–Sundsvall

Att bygga ut kapaciteten för snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Sundsvall är en annan angelägen uppgift. Utredningar visar att samhällsnyttan är mer än tjugo gånger större än kostnaderna för upprustningen av banan. Restiden mellan Stockholm och Sundsvall skulle kunna minska med en timme till tre timmar och 45 min.

Norra stambanan

Vpk ser en upprustning av norra stambanan som en viktig förutsättning för den ökade godstrafik på järnväg som vi anser nödvändig. För närvarande är kapacitetstaket nått på vissa bandelar vilket innebär att det inte finns några marginaler vid förseningar eller trafik hinder. En kraftig upprustning behövs.

I detta sammanhang betonas också anslutningssträckorna mellan stambanan och Umeå resp. Skellefteå, dvs. sträckorna Vännäs–Umeå och Bastuträsk–Skellefteå. Dessa bandelar är även förlängningar på tvärbanorna Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn.

Bandelen Boden–Haparanda är viktigt att bevara, eftersom den utgör förbindelse mellan Sverige och Finland.

Malbanan

Det finns i dag inga garantier för att både reguljär och charterturisttrafik kommer att finnas kvar och utvecklas när det gäller malmbanan. Om banan skall fortsätta att fungera som en särskild division inom nya SJ, måste SJ åläggas att göra större insatser för att bibehålla och utveckla både gods- och persontransporterna.

I denna motion har vpk redovisat sin syn på järnvägen som framtidens transportmedel. En mer genomgripande redovisning om vpk:s syn på hela trafikpolitiken finns i vår trafikpolitiska motion nr 1987/88:T66 där även kostnaderna för järnvägssatsningarna finns redovisade.

Hemställen

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om kvinnornas behov av en utbyggd kollektivtrafik,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Blekinge kustbana skall tillhöra stomjärnvägsnätet samt rustas upp i enlighet med detta,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i övrigt i motionen anförts om de ytterligare banor som skall garanteras utveckling genom att tillhöra stomjärnvägsnätet,
4. att riksdagen i enlighet med vad som i motionen anförts beslutar om insatser för att bibehålla och utveckla Västkustbanan, Bohusbanan, Västerdalsbanan, Fryksdalsbanan, en förlängd och kompletterad inlandsbana,
5. att riksdagen beslutar att de satsningar som i motionen anförts beträffande järnvägstrafiken i övrigt skall inrymmas i det handlingsprogram som bl. a. banverket skall presentera före utgången av 1989.

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)