

# Motion till riksdagen

1989/90:T538

av Sverre Palm m.fl. (s)

## Järnvägarnas utvecklingsmöjligheter

---

1990-talet blir tågets årtionde, måste bli det, trängseln i luften och på vägarna – särskilt på kontinenten – tvingar fram tågsatsning. Inom EG-området skall ett 30 000 kilometer långt snabbtågsnät vara utbyggt och klart fram till år 2015. Redan finns beslut klara om hälften. I Sverige är det också långt framskridna planer på ett 40-miljarders utbyggnadsprogram för järnvägen.

I Sverige har man under de senaste 30 åren legat lågt med nyinvesteringar, kanske allra lägst vad gäller tågen. Man upplever nästan att inga investeringar gjorts på järnvägen, medan det årligen – otillräckligt men ändå – har nyinvesterats i genomsnitt 3 miljarder kronor på våra vägnät.

Inom flyget har expansionen varit kraftig under senare år. Kurvorna för bilåkandet och flyget har därför stigit brant, samtidigt som antalet personkilometer på tåg ha legat praktiskt taget stilla. Hela resandetillväxten, ca 6 % årligen, har således hamnat på vägarna och i luften.

Nu är trafikproblemen snabbt på väg mot en oacceptabel gräns, trängseln i luften ökar, biltrafikens avgasutsläpp – främst i storstäderna – dödar vår miljö. Det gäller främst koldioxid- och kväveoxidutsläppen från biltrafiken och då alldeles särskilt från tunga vägtransporter.

Lägg därtill de höga energikostnaderna, en bil har fyra till fem gånger högre energikostnad per personkilometer än tåget. För flyget är den hela 15 gånger högre. Tåget är dessutom 125 gånger säkrare än bilen.

Visst är det mycket som talar för tåget. Ett av problemen är att få fram tillräckligt med kapital för att åstadkomma en ny infrastruktur för järnvägen under de närmaste 5–10 åren.

Hur skall vi betala Arlandabanan, Mälarringen, Bergslagsbanan till Ludvika, dubbelspår på västkusten, upprustning/nybyggnation Göteborg–Oslo, en ny Bottniabana mellan Kramfors och Umeå, snabbtågsstandard för linjerna Stockholm–Göteborg, Uppsala–Gävle–Sundsvall, snabbtågsstandard Stockholm–Dalarna osv.

Enligt SJ och banverket krävs nyinvesteringar för över 40 miljarder kronor under 1990-talet. I den trafikpolitiska propositionen från 1988 har riksdagen beslutat att satsa 10 miljarder kronor för perioden fram till år 2000, detta är ca 3 till 4 miljarder kronor för litet per årsbasis.

Vi motionärer anser, med hänsyn till vad som anförts, att regeringen noga överväger en framtida finansiering av vårt järnvägsnät, kanske innehållande komponenter som bildandet av särskilda aktiebolag tillsammans med kom-

muner, landsting och olika privata placerare. För ägande, drift och underhåll av tågen som trafikerar dessa "nya" banlösningar skall SJ ha ansvaret.

Mot. 1989/90  
T538

Andra finansieringsvägar finns också, t.ex. att staten ger ut "järnvägsobligationer" via riksgäldskontoret eller via ett nytt s.k. "Järnvägsinvest" – jämför Teleinvest.

En tredje möjlighet är att via särskilda s.k. miljöavgifter få in pengar för nya järnvägsinvesteringar. Men här finns en klar nackdel om man lägger dessa avgifter generellt på bensinen över hela landet. *Glesbygden* drabbas otillbörligt där det ofta saknas järnväg och det inte heller är troligt att några nyanläggningar kommer till. Om man använder miljöavgifter måste man införa någon form av "diff-system" som eliminerar glesbygdsmilismens kostnadsökningar.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om framtida finansiering av det svenska järnvägsnätet.

Stockholm den 24 januari 1990

*Sverre Palm (s)*

*Sture Thun (s)*

*Leo Persson (s)*