

Motion till riksdagen

1987/88:T91

av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (m)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

I denna motion föreslår vi att SJ säljer samtliga sina godsvagnar till speditions- och transportföretag i landet och att enskilda företag genom ett konsortium får bygga och trafikera en ny järnvägslinje till Arlanda, eventuellt med fortsättning i en s. k. Mälarbana.

Det torde finnas flera orsaker till att regeringens järnvägspolitik misslyckats. En orsak är, enligt vår mening, att statens järnvägar, SJ, sedan gammalt har en monopolställning och i fråga om järnvägstrafik inte varit utsatt för konkurrens.

Samtidigt kan det konstateras att SJ har en organisationsuppbyggnad som mera är att betrakta som ämbetsverk än affärsdrivande verk. Ett konkurrensutsatt enskilt företag skulle inte kunna hävda sig med SJ:s organisationsstruktur.

Inte heller SJ har kunnat hävda sig – trots enorma statliga subventioner genom åren.

Inga radikala grepp

I regeringens trafikpolitiska proposition 1987/88:50 "Trafikpolitiken inför 90-talet" finns dock en del nya tankar. Dessvärre leder dock inte dessa till sådana förslag i propositionen att man kan tala om en ny trafikpolitik. Det radikalaste regeringen föreslår är att järnvägsspåren organisatoriskt överförs till ett s. k. banverk, och att SJ skall betala avgifter till detta verk för att utnyttja spåren.

Något förslag om att göra trafikverket SJ till aktiebolag vågar sig regeringen inte på.

Enligt vår mening måste radikala åtgärder vidtas. Vi accepterar förslaget om ett särskilt banverk. Däremot inte att SJ fortsättningsvis svarar för all trafik. När det gäller godstrafiken bör SJ sälja ut samtliga sina godsvagnar till landets speditionsföretag som redan får anlita (hyra) SJ:s lok för godstrafikens genomförande.

Ökad godstrafik på järnväg

De stora transport- och speditionsföretagen har en grundlig detaljkunskap om hela transportflödet i vårt land och skulle efter ett övertagande av SJ:s godsvagnar inordna den spårbundna godstrafiken i systemet som omfattar landsvägs- och kombinationstrafik av olika slag.

Vi är övertygade om att de kommersiellt drivna spediti- och transportföretagen skulle utnyttja spårbunden godstrafik i betydligt högre grad om de själva kunde samordna hela godstransportväsendet. Hittills har de haft svårigheter att få fram gods i tid när de anlitat SJ.

Mot. 1987/88
T91

AB Arlanda järnväg

I propositionen föreslår regeringen att en ny järnväg byggs från Stockholm C till Arlanda. Man tänker sig också en fortsättning i form av en s. k. Mälarbanan. Vi ser en järnväg till Arlanda som mycket angelägen. En sådan järnväg utlovades också när Bromma flygplats genom riksdagsbeslut upphörde som central reguljärflygplats i Stockholms-området. Snabba tågförbindelser per järnväg Arlanda–Stockholms city var, ansåg en majoritet i riksdagen, en förutsättning för omläggningen av reguljärflygtrafiken till Arlanda.

Propositionens tidplan för byggandet av en järnvägsförbindelse Stockholm C–Arlanda är emellertid alltför utdragen. Regeringen förutsätter dessutom statlig finansiering. Detta är inte förnuftigt om det finns enskilda intressenter/företag som är beredda att gå in i projektet med egna medel.

Vi föreslår att regeringen får riksdagens uppdrag att genomföra projektet Arlanda-järnvägen så att enskilda företag i ett konsortium, där SJ kan bli minoritetsdelägare, bygger järnvägslinjen och får driva den spårbundna trafiken med egna tågsätt.

Aven projektet Mälarbanan bör kunna genomföras på samma sätt.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om försäljning av SJ:s godsvagnar till spediti- och transportföretag, samt
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggandet av Arlanda-järnvägen.

Stockholm den 1 februari 1988

Göthe Knutson (m)

Gullan Lindblad (m)