

Motion

1979/80:210

av Lars Werner m. fl.

om upprustning av statens järnvägar

Bakgrund

Investeringarna i järnvägstrafik eftersattes kraftigt under andra världskriget, då järnvägarna pålastades enorma trafikuppgifter och såväl bana som rullande materiel blev helt nedslitna. Järnvägstrafiken lämnade betydande överskott som tillfördes statskassan. Även åren efter kriget försumrades en upprustning av järnvägarna, medan investeringarna i vägar och biltrafik ständigt växte och helt dominerade trafiksektorn.

En jämförelse visar att bruttoinvesteringarna i järnvägstrafik (exkl. färjor och bussar) utgör ca 4 % av bruttoinvesteringarna i hela trafiksektorn. I jämförelse med 1963 har andelen järnvägsinvesteringar sjunkit. Räknat i 1979/80 års prisnivå har investeringarna reellt sett minskat mellan 1967/68 och 1979/80. Om indextalet 100 sätts för det förstnämnda budgetåret, har 1979/80 indextalet 80. 1974/75 betecknar en bottennivå då investeringarna nära nog halverats i jämförelse med 1967/68. Den därefter följande måttliga ökningen till nyssnämnda 80 % av 1967/68 års investeringsnivå, räknat i dagens prisnivå, torde stå i samband med att opinionen för en bättre trafikmiljö och kollektivtrafik återspeglats i de något ökade anslagen.

Det är nu dags att definitivt lämna den tveksamma attityden till järnvägsinvesteringar. Med beaktande av kravet på hushållning med energi och miljö inom ramen för en samhällsekonomiskt inriktad trafikapparat måste investeringarna i kollektiva trafikmedel kraftigt öka.

De normer som sedan länge gällt vid upprättandet av SJ:s långtidsprogram för investeringar måste överges och anslagen under den närmaste 10-årsperioden fram t. o. m. 1990/91 fördubblas, varvid tyngdpunkten av naturliga skäl bör läggas på fasta anläggningar och rullande materiel.

1979 års trafikpolitiska beslut

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut är det "av såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl angeläget att ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga transporter, kommer till stånd". Investeringarnas betydelse framhålls "för att, genom bl. a. förbättring av banstandarden, modernisering och utbyggnad av lok- och vagnpark, godsterminaler m. m. och ökning av trafik- och driftsäkerheten, ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det

interregionala person- och godstrafiksystemet. När det gäller investeringsmedlen vill emellertid utskottet starkt understryka vikten av att SJ erhåller ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen. Det gäller både på kort och på längre sikt."

Ovanstående citat uttrycker vikten av ökade investeringar, men någon sådan ökning aktualiseras inte i den nu framlagda budgetpropositionen. Den angivna investeringsramen på 1 325,5 milj. kr. innebär med hänsyn till den höjda prisnivån i jämförelse med 1979/80 års investeringsram i realiteten en sänkt investeringsvolym. Detta strider mot de intentioner som är klart utsagda i 1979 års trafikpolitiska beslut.

Vänsterpartiet kommunisterna anser att vårt land mot bakgrunden av kravet på maximal hushållning med energi, miljö och samhällsresurser i övrigt behöver en helt ny trafikstruktur. I en framtida välplanerad trafikorganisation måste med nödvändighet den långväga landtrafiken i ökad omfattning ske med järnväg. Detta innebär i sin tur att en omfördelning av bruttoinvesteringarna inom den svenska trafiksektorn på sikt måste åstadkommas. Medlen härför utgörs av en medveten politisk styrning – en styrning i vilken bl. a. ingår att genom taxepolitiska och andra åtgärder åstadkomma en från samhällsekonomisk synpunkt önskvärd och nyttig trafikstruktur.

Den grundsyn som kännetecknar det trafikpolitiska beslutets ovan citerade uttalande måste vidareutvecklas med en ny offensiv målsättning för hushållning med energi och materiel, miljö och människornas säkerhet. Men detta innebär att den gängse, föråldrade synen på järnvägens investeringsbehov och investeringsinriktning måste omprövas. Järnvägens investeringsverksamhet måste bli i verklig mening långsiktig och inte som nu är fallet i stor utsträckning göras beroende av tillfälliga ekonomiska konjunkturer.

Praktiskt gäller det först *fasta anläggningar* till vilka hänförs bangårdar, ny- och ombyggnad av järnvägslinjer, linjeomläggningar, ny- och ombyggnad av terminaler, bättre spårstandard, modernare broar m. m. Här ingår även modernisering av verkstäder, signalanläggningar och teleanläggningar liksom ny- och ombyggnad av omformarstationer.

Förutom *rullande materiel*, som lok, motorvagnar och person- och godsvagnar av skilda slag, erfordras också medel för färjor, bussar och olika slag av investeringsinventarier, bl. a. personalvagnar, truckar, traktorer, olika slag av lastanordningar, arbetsmaskiner osv.

Stoppa nedläggning – satsa på utbyggnad

I detta sammanhang är det angeläget att snarast ompröva 1979 års riksdagsbeslut om det s. k. riksnätet och återföra vad som benämndes "övrige ersättningsberättigade linjer" till riksnätet. Likaså bör med hänsyn bl. a. till regionalpolitiska skäl och med tanke på en planerad exploatering av torv och flis nedläggningsprövningen av bandelarna Övertorneå–Karungi och Gällivare–Arvidsjaur avbrytas och bandelarna bibehållas. Skäl finns

vidare för att uppskjuta den planerade nedläggningen av bandelarna Enköping–Uppsala, Falköping–Landeryd, Älmhult–Sölvesborg och Eslöv–Tomelilla.

I stället för nedläggningar kan det bli aktuellt att bygga ut vissa delar av järnvägsnätet för att motsvara de krav som kommer att ställas. Järnvägsnätet byggdes ut för mer än ett halvsekel sedan, utifrån andra ekonomiska och geografiska förutsättningar än de som gäller i dag. Det är på många ställen inte anpassat till en snabb och bra tågtrafik. Det finns ett flertal felande länkar, och följande utbyggnader bör utredas:

1. Västkustbanan, Laholm–Ängelholm, tunnel under Hallandsåsen.
2. Fjögesta–Karlskoga–Kristinehamn. Ger möjlighet till en nya snabb direktförbindelse Stockholm–Mälardalens städer–Örebro–Karlskoga–Kristinehamn–Karlstad. Därvid kan också järnvägen Uppsala–Enköping bli en viktig matarbana.
3. Kalmar–Berga, breddning, upprustning och nybyggnad ger möjlighet till snabba direkttåg Stockholm–östgötastäderna–södra ostkustens städer.
4. Ostkustbanan. Härnösand–Umeå (ev. alternativ Kramfors–Mellansel) plus upprustning av stambanan Mellansel–Vännäs till 130 km/tim. ger snabba förbindelser till norrlandskustens städer.
5. Ulricehamn–Jönköping. Ger möjlighet till en snabb tvärförbindelse som länkar ihop flera av de stora städerna med Göteborg och ostkusten.

Ökad satsning på forskning och utveckling

Det finns forskare som anser att järnvägen ännu befinner sig i början av sin utveckling och att ny teknik/nya innovationer garanterar stora framtida utvecklingsmöjligheter. För att skapa en god grund härför fordras betydligt generösare anslag till forsknings- och utvecklingsarbetet vid järnvägarna. Anslag lämnas f. n. vid sidan av SJ:s budget och behöver kraftigt förstärkas. Det utvecklingsarbete som f. n. pågår och bl. a. omfattar det tunga och svårhanterliga skruvkopplet, system för utveckling av primärmotorer, hydraulpumpar, hjulmotorer och hydraulkomponenter samt andra åtgärder för att förbättra säkerhet och godsskydd behöver intensifieras och vidgas.

SJ nämner själv i sin anslagsframställning en rad utvecklingsprojekt inom järnvägsområdet, t. ex. slutna godsvagnar som går lättare att lasta och lossa, snälltåg och expreståg med fasta tidsintervaller, snabbtåg, nya motor- och personvagnar, särskild handikappanpassad personvagn, helsvetsat spår med betongsliprar, trafikradio osv. Ett av de viktigaste objekt som nämns är enhetslastteknik i kombinationstransporter lastbil/järnväg. Det gäller att smidigt transportera hela lastbilskeppage eller släpfordon med tåg. I vissa system (t. ex. piggy-back, kangaroo och huckgepäck) används särskilda järnvägsvagnar med försänkta hjulramper för släpfordonen. En annan lösning utgörs av s. k. laggolvsvagnar med små hjul på vilka släpfordonen

placeras. Sådan teknik används redan men måste snabbt öka i omfattning varigenom trängsel och miljöstörningar från lastbilstrafiken i långväga relationer kan radikalt minska.

En ny trafikstruktur

Det måste betonas att en sådan ny inriktning av investeringspolitiken inom transportsektorn är ägnad att skapa betydande marknad för svensk verkstadsindustris olika sektorer, såväl tunga som lätta. Nya möjligheter till arbete med denna kraftiga upprustning av kollektivtrafiken öppnar i själva verket för ett nytt kvalitativt steg i svensk ekonomi och industri. På sikt innebär detta en helt ny inriktning på landets trafikstruktur – en inriktning som är ägnad att befrämja mycket stora totalekonomiska besparingar. Den föreslagna kraftiga investeringsökningen, med sina i begynnelsen relativt höga anslag, leder fortsättningsvis till en förbättring av svensk trafikekonomi samtidigt som vi uppnår en bättre energihushållning, en bättre trafikmiljö och goda effekter på arbetsmarknaden.

Den grundläggande målsättningen bör vara att satsa på järnvägens traditionella fördelar i form av hög säkerhet, komfort och snabbhet. Tåget kan utan att använda exceptionellt höga hastigheter i många reserelationer vara ett realistiskt alternativ till flyg – inte minst med tanke på de i allmänhet tidskrävande terminalresorna till flygplatserna.

En basstandard då det gäller möjlighet till reseförbindelser på medellånga och långa avstånd kan tryggas genom välanpassade, snabba, komfortabla och säkra förbindelser med tåg. Därvid bör en betydande förbättring ske av de långgående norrväga förbindelserna i syfte att utjämna skillnaderna i resestandard vid jämförelse med t. ex. västra och södra delarna av landet.

Regeringen har givit SJ i uppdrag att redovisa en långsiktig, projektindeldad plan över SJ:s investeringsbehov under den närmaste tioårsperioden. Planen skall utarbetas i enlighet med samtidigt givna riktlinjer för en utbyggd långsiktig planering inom transportsektorn. Det är med hänsyn till samhälls-ekonomi, energihushållning och miljö angeläget att dessa riktlinjer kompletteras med rekommendationer från riksdagen om en kraftig upprustning av SJ i syfte att järnvägarna i en framtida ny trafikstruktur skall ha huvudansvaret för i första hand det interregionala person- och godstrafiksystemet.

Det måste uppdras åt SJ att på basis av riksdagens beslut om en omfattande upprustning av järnvägstrafiken utarbeta det konkreta och detaljerade investeringsprogrammet, varvid syftet är att resolut övergå till en ny transportstruktur. I samband med detta utvecklingsprogram för ökad effektivitet och kapacitet måste på godstransportsidan med olika medel, innefattande såväl taxepolitik som vissa restriktioner mot långtradartrafiken, bestämda åtgärder vidtas för överförande av den långväga tunga landsvägs-trafiken till järnvägen. Sådana investeringsobjekt som inlandsbanan med

kompletterande sidobanor måste i enlighet med många riksdagsmotioner och regeringsuttalanden ingå i det tioåriga investeringsprogrammet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att under D 1. Järnvägar m. m., bilaga 9 av budgetpropositionen, anvisa ytterligare 261,7 milj. kr. till investeringar eller summa 1 570 milj. kr.,
2. att riksdagen beslutar att under D 2. Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m., bilaga 9 av budgetpropositionen, anvisa ytterligare 96,9 milj. kr. eller summa 886,9 milj. kr.,
3. att riksdagen uttalar sig för en kraftig upprustning av SJ och i detta syfte rekommenderar en investeringsram på ca 3 miljarder kronor per år räknat i 1981/82 års prisnivå och gällande tioårsperioden 1981/82–1990/91.
4. att riksdagen anholder hos regeringen att, i samband med pågående långtidsplanering för SJ och med utgångspunkt i beslut enligt punkten 3, ett konkret investeringsprogram upprättas vilket sedan skall ligga till grund för SJ:s årliga anslagsframställning.

Stockholm den 14 januari 1980

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

SVEN HENRICSSON (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)