

Motion till riksdagen

1988/89:517

av Sigge Godin m. fl. (fp)

SJ och Norrlandstrafiken

Riksdagens trafikpolitiska beslut som togs 1988 innebar en förändrad syn på SJs verksamhet inför 90-talet. Dels tog riksdagen beslut om en uppdelning av SJ i två bolag, banverket och den trafikförande delen av SJ. Därutöver fattades beslut om att överföra den regionala trafiken till länshuvudmännen. I samband med denna omstrukturering av SJ avdelades en del medel till särskilda insatser för att astadkomma ett mer konkurrenskraftigt SJ. Bl.a. skall staten köpa olönsam trafik från SJ. I denna verksamhet ingår sovvagnstrafiken på Norrland. Riksdagsbeslutet innebar också att 100 milj.kr. avsattes till forskning och utveckling av bl.a. en ny lätt, miljövänlig och ekonomisk motorvagn.

Sovvagnstrafiken på Norrland

I proposition 1987/88:50 säger statsrådet Hulterström

Min uppfattning är att det bör finnas en tillfredsställande nattågstrafik till och från Norrland. Enligt vad som framkommit i kartläggningsarbetet är det i ett långsiktigt perspektiv inte möjligt att med företagsekonomisk lönsamhet bedriva fortsatt sovvagnstrafik i Norrland. Nyanskaffning av sovvagnar bör enligt promemorian möjliggöras genom särskilda statliga medel i den mån den företagsekonomiska lönsamheten ej ger utrymme för en sådan investering.

I det trafikpolitiska översynsarbetet har kommunikationsdepartementet tillsatt en arbetsgrupp för att kartlägga förutsättningarna för utvecklingen av den kollektiva persontransportförsörjningen till och från norra Sverige. Arbetsgruppen säger bl.a.

Att nattågstrafiken för den norrländska trafikförsörjningen bör utvecklas genom förhöjd vagnstandard och hastighet: detta gäller främst nattågstrafiken för övre Norrland och västra Jämtland/Östersund; nyanskaffning av sovvagnar bör möjliggöras genom särskilda statliga medel i den mån den företagsekonomiska lönsamheten ej ger utrymme för en sådan investering.

I ett par brev, som båda nått kommunikationsdepartementet, har SJ lämnat konkreta förslag till hur sovvagnarna till Norrland skall kunna rustas upp. Förslaget är helt i överensstämmelse med statsrådet Hulterströms argumentation i proposition 1987/1988:50.

I departementets svar till SJ på de båda breven framhålls att SJ skall arbeta affärsmässigt och att Norrlandstrafiken skall lösas genom förhandlingar mellan SJ och transportrådet.

I Rese-Expressen från lördagen den 12 november 1988 finns att läsa om SJs nya "lyxduschsovvagn" mellan Stockholm och Malmö. Rubriken är "En

kalldusch för flyget". I samma artikel intervjuas chefen för SJs personvagnsdivision. Han uppger att sovvagnarna skall rulla på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. På journalistens fråga varför SJ glömmet Stockholm–Norrländ blir svaret från Karl Erik Strand: "Vi sätter in våra nya nattåg på Norrländ om nån beställer dem". Svaret är helt korrekt utifrån statsrådet Hulterströms argumentering i proposition 1987/88:50.

Skall riksdagens trafikpolitiska beslut om sovvagnstrafiken på Norrländ fullföljas krävs de insatser som statsrådet Hulterström argumenterade för i propositionen. Sovvagnstrafiken på Norrländ måste utrustas med moderna sovvagnar i likhet med sovvagnstrafiken på sträckorna Stockholm–Malmö och Stockholm–Göteborg. Avstår transportrådet från att köpa in renoverade eller nya sovvagnar för Norrländstrafiken kommer sovvagnstrafiken på Norrländ att tvingas lägga ner inom något år. Och därmed faller också riksdagens beslut.

SJ har i citerat brev till regeringen redovisat att en renovering av 35 sovvagnar är möjligt att igångsättas under 1989. Regeringen bör därför fullfölja 1988 års riksdagsbeslut genom att komma med förslag till en upprustning av den norrländska sovvagnstrafiken redan under 1989.

100 miljoner till forskning och utveckling av bl.a. ny motorvagn

I proposition 1987/88:50 sägs i regeringsprotokollet: "Beträffande kollektivtrafiken framhålls att utbudet bör utökas med hänsyn bl.a. till de miljö- och trängselproblem som biltrafiken ger upphov till. Ett särskilt engångsstöd på 100 milj.kr. för försöks- och demonstrationsprojekt inom kollektivtrafiken samt till utveckling av lokal och regional järnvägstrafik föreslås. Härtill kommer statliga bidrag inom ramen för det nya länstrafikanslaget för att stimulera sådana investeringar i lokal och regional kollektivtrafik som är angelägna från miljösynpunkt." Bakom dessa formuleringar ställde sig också riksdagen.

I riksdagsbeslutet om trafikpolitiken inför 1990-talet samt de avtal som slöts mellan staten och länshuvudmännen om den regionala tågtrafiken avsågs att länstrafiken även framdeles skall bedriva tågtrafik på de regionala banorna. För att detta beslut skall fungera i realiteten krävs en utveckling av ett regionaltåg/ny motorvagn som är ekonomiskt, miljövänligt och snabbgående. I denna utveckling måste staten medverka och till detta bör avdelas utvecklingspengar från de avsatta 100 milj.kr.

I Sverige finns ett antal företag, bl.a. Hägglunds i Örnsköldsvik, som har kompetens och förutsättningar att medverka i utvecklingen av ett nytt regionaltåg. Företagen samverkar i många fall, de har själva nedlagt stora utvecklingsmedel och har därmed också stor erfarenhet av hur en ny lätt motorvagn skall vara konstruerad för att fylla de krav som ställs.

I dagarna har transportforskningen gått ut med en inbjudan till "projekt regionaltåg" som innebär att enskilda personer skall få medverka i ett antal utredningsprojekt. Det är inte kunskaper som saknas utan reella beslut. Risker är uppenbara att de 100 milj.kr. kommer att slösas bort på små delprojekt för FOU avseende delsystem för nya tågkoncept – projekt på 5–8

års sikt. Under tiden så dör länstrafikens möjligheter att investera i en regional tågtrafik. Och därmed faller också riksdagens beslut i den delen.

Länshuvudmännen behöver en utveckling av en ny motorvagn/nytt regionalståg som kan tillverkas i början av 1990-talet. Skall detta projekt kunna infrias krävs att 70 milj.kr. avdelas av de 100 milj.kr. som riksdagen anvisat för omgående utveckling av ett nytt regionalståg. Regeringen bör ge transportforskningsrådet i uppgift att avdela dessa medel under 1989.

Riksdagsbeslutet och länshuvudmännens avtal med staten om övertagande av den regionala tågtrafiken är i många fall så betungande för vissa län att de överväger att föra över all tågtrafik eller stora delar av den till landsväg. Dessa drastiska planer rimmar inte med det riksdagsbeslut som togs under fjolåret. Rimlig och utvecklingsbar regional järnvägstrafik kan fortleva om staten snabbt medverkar till att lätta, ekonomiskt fördelaktiga och transportmässigt, miljömässigt och snabba regionalståg/motorvagnar kan skapas. Men denna fråga brådskar innan avtalet om underhåll av de regionala banorna avvecklas. När bandelarna är nedlagda finns inte heller något behov av nya motorvagnar. Detta bör ges regeringen till känna.

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb ombyggnad och upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland,
2. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att igångsätta en utveckling av ett nytt regionalståg/en ny motorvagn,
3. att riksdagen ger regeringen i uppdrag att avdela 70 milj.kr. av riksdagens utvecklingsanslag på 100 milj.kr. till utveckling av ett nytt regionalståg/motorvagn.

Stockholm den 19 januari 1989

Sigge Godin (fp)

Hans Lindblad (fp)

Ulla Orring (fp)

Britta Bjelle (fp)