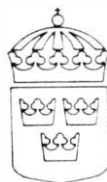


Motion till riksdagen

1988/89:T512

av Åke Selberg m. fl. (s)

Utveckling av järnvägstrafiken i norra Sverige



Mot.
1988/89
T512—520

I Sverige sker gods- och persontransporter i huvudsak med järnväg, flyg, buss och långradare. Det finns för- och nackdelar med alla trafikslag, men vid en jämförelse framstår järnvägen som ett av våra absolut bästa transportalternativ. Järnvägen är trafiksäker och energisnål. Den medför inte heller omfattande miljöproblem.

Ur regionalpolitisk synpunkt är det angeläget att ha en väl fungerande järnväg över hela landet. Transportsystemets utformning har visat sig ha en avgörande betydelse för samhällsutvecklingen. Näringslivets tillväxt och lokalisering är till stor del beroende av ett väl fungerande kommunikationssystem. Detsamma gäller turismen och det allt mer ökande fritidslivet. I dessa sammanhang framstår järnvägen som ett kommunikationsmedel med stora fördelar.

Den ökande landsvägstrafiken svarar för över hälften av kväveoxidutsläppen. Dessa bidrar i stor utsträckning till försurningen av skogar och vatten. Tillsammans med tungmetaller och dioxiner är utsläppens negativa effekter på naturen betydande. I takt med att fordonsparken byts ut kommer de farliga utsläppen att reduceras. Omfattningen av vägtrafikens miljöstörningar beror inte endast på reningsåtgärderna och dess utformning. En väsentligt större betydelse har den framtida utvecklingen av trafikmängd, trafikstruktur och transportbehov. Det innebär att även om man är förutseende när det gäller reningsåtgärder, så kan de inte ensamt bidra till en bättre miljö om trafiken tillåts öka genom att miljövänligare alternativ inte prioriteras.

Tågtrafikens miljöstörningar är i stort sett försumbara. Det råder alltså ingen tvekan om att det är mycket angeläget att bibehålla ett väl fungerande och konkurrenskraftigt järnvägsnät. Ur regionalpolitisk synpunkt har detta stor betydelse och då speciellt vid lokalisering av tyngre industrier. Stambanan genom övre Norrland har genom åren utvecklats till att bli en pulsåder mellan norra och södra Sverige. Trots det kan man konstatera att det är en oroväckande utveckling på flera bandelar som ligger norr om Sundsvall. Tågresenärerna här får inte den utbyggda service och komfort som erbjuds dem i södra Sverige. I längden får denna skillnad stora konsekvenser för den regionala balansen i det här landet.

Det finns stor anledning till oro över den utveckling som skett inom SJ:s tågtrafik på Norrland. Under de senaste 15 åren har betydande försämringar skett när det gäller tågtrafiken.

Det är därför viktigt att betydande satsningar sker på att bygga bort de *flaskhalsar* som finns på *norra stambanan*. En alltför långsam godstrafik efter

stambanan kan bidra till att ännu mer gods förs över till landsvägstransporter.

Mot. 1988/89
T512

När det gäller de *timmertransporter* som sker från inlandet till kusten måste järnvägen få tillfredsställande konkurrensvillkor så att inte dessa tunga transporter förs över till landsväg. Prisberäkningarna måste ske enligt priszon 1, dvs samma villkor som gäller vid prisberäkning på stomlinjenätet. En överföring av timmertransporter till vägarna skulle få mycket stora konsekvenser för vägsitage samt för sysselsättningen i många inlandskommuner och drastiskt försämra miljön.

En annan specialtransport som har stor betydelse för SJ:s totala transportvolym är *postbefordran*. Det finns långt gångna planer på en fortsatt övergång till landsvägstransport av postpaket. Detta är en utveckling som måste prövas i ett sammanhang där järnvägstransporternas fördelar av regional- och miljöpolitiska skäl skall vägas in.

Dessutom är det mycket viktigt att *sovvagnstrafiken på Norrland* får tillgång till bättre vagnar med t.ex. duschmöjligheter. De resenärer som färdas de längsta sträckorna, d.v.s till och från Norrland, bör först få tillgång till de bättre sovvagnarna.

Det planeras betydande satsningar t.ex. på snabbtåg. Tyvärr sker merparten av dessa satsningar på järnvägsnätet söder om Sundsvall. Detta kan självfallet förklaras av att såväl resande som godstrafik har större volym i den delen av Sverige, men det är därför inte självklart att övriga bandelar helt skall stå tillbaka. ●m så blir fallet medför detta en nedåtgående spiral för tågtrafiken i Norrland. Människorna sviker SJ och väljer andra bekvämare och snabbare transportmedel och trafikunderlaget minskar. På sikt innebär det att landsvägstrafiken ökar, miljön blir sämre, resenärerna blir allt färre och hela grundtanken med det som en gång kallades folkets järnväg förfelas.

Den utvecklingen måste brytas. Det måste ske genom att turtätheten blir godtagbar, servicen på tågen blir bättre och att prispolitiken får en sådan utformning att tåget på allvar blir konkurrent till övriga transportmedel. Vad som idag sker är att människorna i Norrland får åse en satsning på t.ex. Inter City-linjer och snabbtåg med bra service och bekväma vagnar, trots betydligt kortare resavstånd. I regel är en resa i södra Sverige endast en tredjedel av den resa, som sker mellan södra Sverige och orter i Norrland. Det är därför inte acceptabelt att som nu sker försvaga järnvägsnätet. Istället borde satsningar ombord på tågen, som en följd av den nya tekniken, göra resandet mer attraktivt.

En satsning på järnvägstrafiken medför också en ökad jämlikhet i resandet. Det är väsentligt att människor i olika inkomstgrupper ges samma möjlighet att besöka olika typer av serviceinrättningar i Norrland. Samhället gör stora investeringar i kultur, utbildning, sjukvård m.m. Men beroende på de långa avstånden i Norrland blir dessa satsningar endast tillgängliga för ett fåtal, som antingen bor nära de större orterna eller har ekonomiska resurser att nyttja flyget.

Hemställan

Mot. 1988/89
T512

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av järnvägstrafiken i norra Sverige.

Stockholm den 19 januari 1989

Åke Selberg (s)

Bo Holmberg (s)

Nils-Olof Gustafsson (s)

Roland Brännström (s)

Axel Andersson (s)