

Motion till riksdagen

1988/89:T565

av Sven Lundberg m.fl. (s)

Järnvägens vagnmateriel

Bakgrund

Enligt det trafikpolitiska beslutet våren 1988 skall ansvaret för vissa järnvägar fr.o.m. 1990-07-01 övertas av läns trafikhuvudmännen.

Med anledning av det förändrade ansvarsförhållandet har en principöverenskommelse träffats mellan staten å ena sidan och Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen å den andra. Den förändrade ansvarsfördelningen skall enligt principöverenskommelsen ej innebära någon kostnadsövertäring från staten till kommuner och landsting. De trafikhuvudmän som önskar trafikeringsrätt för lokal eller regional persontrafik på länsjärnväg skall enligt det trafikpolitiska beslutet få överta viss rullande materiel från SJ utan krav på ersättning.

Transportrådet har under hösten 1988 redovisat preliminära uppgifter angående statens ersättning till respektive trafikhuvudman vid övertagande av trafikansvaret på respektive länsjärnväg. I dessa ersättningsbelopp ingår *inte* kapitalkostnad för fordon och vagnmateriel.

Vagnmateriel enligt SJ:s uppgifter

Enligt uppgift från SJ är följande vagn typer aktuella för övertagande:

X9 = ålder 25-30 år, skrotas enligt plan 1991-1993

X20 = ålder 27-30 år, skrotas enligt plan 1990 (TGOJ)

Y1 = ålder 7-9 år, livslängd ytterligare ca 10 år.

Ovanstående uppgifter tyder på att vagn typen Y1 blir den som ställs till förfogande för bl.a. länsjärnvägen Sundsvall-Långsele (Ådalsbanan).

Y1 är en dieselmotorvagn och Ådalsbanan en elektrifierad järnväg, som i dag trafikeras med lokdragna tåg.

Användning av dieseltåg på elektrifierade banor kan ej accepteras ur miljösynpunkt. Motorvagnen Y1 tar inte mer passagerare än en landsvägsbuss, men drar flera gånger mer diesel per mil.

Framtida tågtrafik på länsjärnvägarna

Det finns all anledning att tro att miljöskålen kommer att väga tungt som argument för fortsatt tågtrafik på de blivande länsjärnvägarna.

Positiva miljöeffekter av fortsatt tågtrafik bygger på två viktiga förutsättningar:

1. att det rullande materialet är av miljövänlig typ

Helt i strid med principöverenskommelsen kommer ett beslut om att ställa Y1 till länstrafikhuvudmännens förfogande på elektrifierade banor att innebära en kostnadsövertäring från staten till kommuner och landsting. I de fall trafikhuvudmännen beslutar sig för att fortsätta med järnvägstrafik, måste Y1-vagnarna byggas om för en mer miljövänlig drift. Kostnaden för detta täcks ej av de ersättningsbelopp som redovisats.

Mot. 1988/89
T565

2. ett högt nyttjande av persontrafiken på järnväg

Övergång från lokdragna tåg med i många fall Inter-City-vagnar till motorvagnar av traditionell typ kommer av resenärerna att upplevas som en kraftig standardsänkning. Detta kan innebära val av andra resealternativ än tåg.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de tåg som skall ställas till länstrafikhuvudmännens förfogande för trafik på elektrifierade banor bör vara eldrivna.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att länstrafikhuvudmännen bör ges möjlighet att välja mellan vagnmateriel eller bidrag motsvarande den kapitalkostnad SJ tidigare fått ersättning från staten för.

Stockholm den 25 januari 1989

Sven Lundberg (s)

Bo Holmberg (s)

Rune Jonsson (s)

Bo Forslund (s)

Martin Segerstedt (s)

Britta Sundin (s)