

Motion till riksdagen

1989/90:T532

av Inger Schörling m.fl. (mp)

Järnvägspolitiken

Detta är miljöpartiet de grönas partimotion om järnvägspolitiken.

1. Bygg ut järnvägarna

Järnvägssystemet i Sverige står inför en ny utbyggnadsepok under 90-talet. Miljöanpassningen av det moderna samhället ställer mycket stora krav på energieffektivitet och goda miljöegenskaper på transportsystemen. Stora delar av den energislösande och förorenande vägtrafiken måste därför ersättas med järnvägstrafik. Det gäller såväl gods- som persontrafik.

Fran andra världskrigets slut fram till 1988 nyinvesterades praktiskt taget ingenting i järnvägssystemet. De investeringar som gjordes hade istället karaktären av underhåll och viss modernisering av befintliga banor. Förändringar i näringslivet, i den geografiska fördelningen av befolkningen, ändrade fritidsvanor m.m. har endast i mycket liten grad återspeglats i en förändrad järnvägsstruktur. Följaktligen saknas järnvägar på många håll där det idag finns bra underlag och uttalade behov av järnvägstrafik. Vissa befintliga järnvägar har blivit otidsenliga, med sträckningar som inte längre motsvarar tidens krav och behov.

Behovet av nyinvesteringar är därför mycket stort. Miljöpartiet de gröna anser att 65 miljarder kronor ska investeras i järnvägsutbyggnader under 90-talet. För kommande budgetår bör 2,5 miljarder avdelas till nyinvesteringar, vilket motsvarar en höjning med ca 2 miljarder.

Beloppet bör sedan ökas fram till mitten av 90-talet för att då nå en nivå på ca 5 miljarder per år. Därutöver bör ytterligare finansiering kunna ske via kapitalmarknaden och genom lokalt och regionalt engagemang.

Därigenom skulle de utbyggnader som närmare beskrivs nedan kunna genomföras.

2. Sänk soliditetskravet på SJ

Det är i sammanhanget också viktigt att Statens Järnvägar, SJ, har ett för sin verksamhet rimligt soliditetskrav. Soliditeten anger förhållandet mellan eget kapital och det totala kapitalet i ett företag. Sedan Banverket skildes ut från SJ sjönk SJ:s soliditet från ca 40 % till 32 % eftersom många fasta tillgångar överfördes till Banverket.

Regeringen hävdar att soliditetskravet bör höjas till 40 %. Vi anser, där-

emot, att 30 % skulle vara ett tillräckligt krav för ett företag av SJ:s typ och situation. Ett alltför högt soliditetskrav medför att konkurrensen med privata trafikföretag försväras. Ett rimligare soliditetskrav gynnar också SJ:s förmåga att investera i nya tåg, nya vagnar m.m., vilket i sig är önskvärt.

3. Ett heltäckande snabbtågsnät

Snabbtågsnätet ska byggas ut så att det binder ihop hela landet, från Luleå i norr till Malmö i söder, från Göteborg i väster till Stockholm i öster.

Dessutom bör de tre nordiska länderna knytas ihop med snabbtåg. Snabbtågen bör nå Oslo såväl söderifrån som österifrån och de bör nå Köpenhamn med en ren järnvägstunnel. På längre sikt bör de gå runt Bottenviken över Haparanda/Tornio och vidare in i Finland.

Det nordiska snabbtågsnätet bör också sammanfogas med ett alleuropeiskt snabbtågsnät. Detta förutsätter att regeringen aktivt arbetar för en väsentligt ökad samordning av den internationella järnvägstrafiken i Europa. Forsknings- och utvecklingsinsatser bör göras med samma inriktning. Initiativ till gemensamma trafiklösningar per järnväg bör tas.

Detta snabbtågsnät avser tåg som går med en topphastighet på 200 km/h eller strax därover. Det ska inte förväxlas med de höghastighetståg som nu byggs ut inom EG som når topphastigheter kring 350 km/h. Höghastighetstågen förutsätter, till skillnad från de svenska snabbtågen, specialbyggda banor som ska ha minimal kurvradie. Ju högre hastighet tåget har desto mindre fördelaktigt blir det ur energi- och miljösynpunkt. De mycket höga hastigheterna innebär också enorma start- och bromssträckor.

Dessa tåg kommer att stanna på ett mycket litet antal platser, och uteslutande i storstäder, som därigenom får väsentligt förbättrade kommunikationer i förhållande till andra städer. Sådana höghastighetsstationer kan ur trafiksynpunkt liknas vid flygplatser belägna mitt i stadskärnorna. Därigenom fås en önskad koncentrationseffekt av näringsliv till dessa orter, vilket medför motsvarande utarmning av andra mindre gynnade orter.

Av dessa och flera andra skäl anser vi att dessa extrema höghastighetståg ligger utanför vad som kan anses vara optimalt i ett miljövänligt samhälle i regional balans. Vi bedömer att topphastigheter kring 200 km/h bättre motsvarar den optimala nivån i ett snabbtågssystem.

4. Persontrafik i landets alla delar

Snabbtågssystemet står för långväga persontransporter mellan de större städerna. På samma banor ska andra tåg som visserligen går långsammare, kanske i max 130-160 km/h, komplettera snabbtågen genom att stanna på fler stationer. Därigenom kan även regional trafik fångas upp, liksom även avslutningsresor bl.a. på matarbanor, till snabbtågen.

Dessa mer "normala" tåg ska dessutom finnas på ett betydligt mer finmaskigt bannät över praktiskt taget hela landet. Det betyder att det nuvarande järnvägsnätet i stort sett kommer att behövas, dock ofta med rejäla upprustningar, elektrifiering och uträningar som ingår i 65-miljardersprogrammet.

Målsättningen bör vara att varje kommun ska ha minst en järnvägsstation i funktion.

Mot. 1989/90
T532

Det bör därigenom bli möjligt för de allra flesta invånarna i vårt land att kunna utnyttja järnvägssystemet för en betydande del av sina resor.

5. Anpassa vägnätet till järnvägen m.m.

En viktig förutsättning för att göra järnvägarna mer tillgängliga för alla är att anpassa vägtrafiken till järnvägssystemet. Det kan ske på många sätt som t.ex.:

- Järnvägsstationerna görs till allomfattande trafikterminaler där den lokala kollektivtrafiken dras samman, där det finns bra parkeringsmöjligheter för både cyklar och bilar, där det finns service som matbutik, restaurang, hyrbilscentral, bilvårdsanläggning etc.
- I den kommunala planeringen görs järnvägsstationerna till primära transportcentra genom att gatunätet, vägdragningar, busstrafik m.m. anpassas till järnvägstrafiken.
- Transportlösningar från dörr till dörr, med järnväg som huvudtransport, anordnas genom samordning, gemensamma biljettsystem m.m. med taxi, hyrbilar och bussar.
- Vid planerade utbyggnader av väg och flygplatser ska alltid alternativa lösningar med järnväg tas i beaktande. Det kan göras genom konsekvensanalyser där en alternativ järnvägsutbyggnad är ett alternativ.

Detta utgör en provkarta på några av de åtgärder som kan ge den spårburna trafiken en huvudroll för persontransporterna i landet. Från miljöpartiet de grönas sida anser vi att en sådan utveckling inte bara är önskvärd, utan också nödvändig för att förbättra transportsystemens miljö- och energiegenskaper.

6. Rabatter och service

Det är viktigt att SJ som statligt företag tar sitt samhällsansvar. Alla grupper av resenärer måste möta ett trafikföretag med god service där kunden står i centrum.

Taxesättning måste vara sådan att vi verkligen har en "folkets järnväg" som ger alla möjligheter att resa. Rabattsystemen bör kunna utformas så att barnfamiljer, ungdomar och pensionärer endast behöver betala den mycket låga marginalkostnad som tillkommande resenärer har vid många avgångar.

Priset för en järnvägsresa är normalt lägre än motsvarande pris för flyg- eller bilresa. Detta är också logiskt med tanke på att järnvägstrafiken är betydligt mer energisnål och miljövänlig än flyg- och biltrafik.

Bil kan ändå prismässigt konkurrera med järnväg på många kortare sträckor. Det beror i hög grad på att SJ tillämpar en taxepolitik där priset för korta resor är högre per kilometer än vad det är för längre resor. Detta är olyckligt och bör ändras. Av statistiken över järnvägsresandet visar det sig också att ganska korta resor faktiskt ökar mer än de långväga resorna per järnväg.

Flyg konkurrerar prismässigt genom att utnyttja den låga marginalkostnaden för att fylla upp tomma platser. Röda avgångar, gröna avgångar och ung-

domsbiljetter har gjort att flyget faktiskt kan vara billigare än tåg på vissa längre sträckor vid vissa tidpunkter. Det kan därför inte nog betonas att det är strategiskt viktigt att även SJ bedriver en offensiv rabattpolitik, och då inte minst gentemot studerande och något yngre människor. Den tillkommande kostnaden för ytterligare en passagerare på ett tåg med lediga platser kvar är naturligtvis mycket låg. Därför borde man även på järnvägstrafik kunna utveckla något system med mycket billiga sista-minuten-biljetter. Det skulle dock förutsätta obligatorisk platsbiljett och att ingen tillåts gå ombord utan den biljetten. Detta torde begränsa möjligheterna för ett sådant system. Vi förutsätter att SJ aktivt arbetar för att utveckla även dessa möjligheter.

Konkurrensen från väg- och flygtrafik är mycket stark när det gäller tillgänglighet och tid. Järnvägstrafiken är helt enkelt inget realistiskt alternativ för en stor del av personresorna, antingen på grund av att det saknas lämplig järnvägsförbindelse eller på grund av att det skulle ta för lång tid. Det är viktigt att dessa konkurrensnackdelar minskas genom att järnvägssystemet byggs ut, förbättras och samordnas med övriga trafikslag för att nå effektiva helhetslösningar.

Järnvägen har också några fördelar som konkurrenterna saknar, vilka i högre grad borde kunna utnyttjas. Det gäller främst den goda komforten och det väl tilltagna utrymmet som möjliggör bl.a. bekväm sömn, arbete, restaurangbesök, lek och underhållning på tågresan. Mycket bekväma sovvagnar kan vara ett realistiskt alternativ till ett hotellrum – förutsatt att man inte tvingas gå upp mitt i natten för att kliva av. Väl utrustade arbetsvagnar kan vara ett alternativ till att förbereda ett jobb hemma eller på arbetsplatsen. Lek- och underhållningsutrymmen kan göra resan till en trivsamt familjesamaro eller tillfälle till avkoppling och socialt umgänge.

SJ:s målsättning måste således vara att expandera på persontrafikmarknaden genom att utnyttja järnvägens låga marginalkostnader, utnyttja tågens relativa fördelar, genom att minska resetiderna och genom att bättre anpassa sig till kundernas behov.

7. Köp mer persontrafik

Vi anser att staten i högre utsträckning ska köpa samhällsekonomiskt motiverad persontrafik på järnväg som inte bär sig själv på företagsekonomiska grunder. Dessa köp ska upphandlas i förväg och i konkurrens mellan olika trafikföretag. Det är riksdagen som ska besluta i vilken omfattning, och därmed till vilket belopp, sådan trafikupphandling ska ske.

Inriktningen ska vara att få ett så heltäckande järnvägsnät som möjligt i landets alla delar.

Ambitionsnivån bör i stort vara densamma som gäller vid annan kollektivtrafik på lokal och regional nivå. Det kan i sammanhanget noteras att buss- och järnvägstrafiken i läns- och kommunal regi subventioneras till 50-60 %. Det kan också noteras att omfattande subventioner till järnväg är mycket vanligt i andra europeiska länder. I Sverige är alltså subventionsgraden mycket låg i ett internationellt perspektiv – ur samhällsekonomisk synpunkt erhåller den svenska järnvägen inga subventioner alls.

Upphandlingen har hittills gjorts långt innan riksdagen har beslutat om anslaget. I praktiken har riksdagen därigenom undandragits möjligheten att påverka upphandlingen. Ändringar till det bättre har utlovats i årets budgetproposition, men såvitt vi kunnat bedöma så kommer det att ske endast i begränsad mening – vilket är djupt otillfredsställande!

Dessutom har alltför liten upphandling skett. Ambitionsnivån är väsentligt lägre än hos länsstrafikhuvudmännen, vilket bl.a. visat sig genom att trafiken på länsjärnvägarna överlag sker utifrån lägre krav på underlag än för stomjärnvägar. Dessutom har ambitionsnivån sänkts från budgetåret 87/88, då den nya järnvägspolitiken sjösattes, till nu. Under mellanåret gick SJ in och lånade pengar till staten för att få en mjukare nedgång.

För budgetåret 87/88 anslags 655 milj.kr. till tågtrafik på det ersättningsberättigade nätet (D8), 274 miljoner till köp av interregional persontrafik på järnväg (H6) och 46 miljoner till ersättning till trafik huvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg. Detta ger sammantaget 975 miljoner kronor som då gick till olika köp och ersättningar för persontrafik på järnväg. I 1990 års penningvärde motsvarar det ca 1160 miljoner kronor.

För kommande budgetår föreslår regeringen att 618 miljoner anslås till köp av interregional persontrafik på järnväg (H7) och 103,5 miljoner anslås till ersättning till trafik huvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg. ER-nätet avskaffades ju 1988, och det anslaget överfördes då till det nya anslaget H7, varför det anslaget också utgått ur budgeten. Sammantaget föreslår därigenom regeringen att 721,5 miljoner kronor ska anslås till köp av persontrafik på järnväg.

Det betyder att det totala anslaget har minskats med drygt en tredjedel! Detta finner vi helt oacceptabelt. Med hänsyn till de effektivitetsvinster som erhålls genom den förbättrade upphandlingsordningen och genom förbättringarna inom SJ behöver dock inte hela beloppet återställas. Vi föreslår att ytterligare 250 milj.kr. anslås till köp av interregional persontrafik på järnväg.

Därigenom kan all nuvarande trafik bibehållas, och all trafik från 1988 återställas. Därtill bör ytterligare trafik kunna upphandlas. Därigenom kan underlaget för den kraftigt utbyggda järnvägstrafiken stärkas, en mer riktäckande trafik kan uppnås och vägtrafiken kan minskas med en rad positiva effekter på miljö, hälsa, framkomlighet och säkerhet som följeffekter.

8. Utveckla länsjärnvägarna

Länsjärnvägarna utgör numera en viktig och vital del av järnvägsnätet. Genom att länsstrafiken tagit över även den regionala och lokala järnvägstrafiken kan en effektiviserad och utvecklad trafik med hög grad av samordning med andra trafikslag uppnås.

Reformen förutsatte dock att banverket skulle stå för banan. I realiteten har det dessvärre visat sig att banverket inte har varit villigt att ta på sig hela kostnaden för banunderhållet, inklusive s.k. reinvesteringar. Istället söker man övervältra delar eller hela kostnaden på län, landsting och kommuner. Särskilt besvärligt har denna diskussion visat sig vara där banorna är starkt nedslitna, och alltså är i stort behov av reinvesteringar för att uppnå sin tidigare högre standard.

Vår bedömning är att dessa svårigheter är direkt förknippade med det alltför snålt tilltagna anslaget till banverkets verksamhet. Med vårt förslag till budget, som ju innebär kraftiga anslagshöjningar jämfört med regeringens förslag, skulle dessa problem försvinna. Banverket skulle helt enkelt ha råd att rusta upp banorna i alla de fall där diskussion nu förevarit.

I samband med att länstrafikhuvudmännen tog över trafiken på länsjärnvägarna skrevs ett avtal där staten förband sig att ge ett femårigt driftbidrag. Detta bidrag motsvarar det underskott som staten tidigare betalade SJ för deras persontrafik på de berörda banorna.

Men bidraget har en allvarlig brist ur järnvägspolitisk synpunkt: det utgår oavsett om trafiken upprätthålls med järnväg eller med buss! Länstrafikhuvudmannen kan alltså lägga ner järnvägstrafiken, köra med buss istället, och ändå få kvittera ut ett bidrag till järnvägstrafik!! Vi anser naturligtvis att detta är otillständigt. Vi kräver att bidraget endast ska få kvitteras ut i de fall där järnvägstrafiken bibehålles eller utvecklas.

Detta driftbidrag bör också utgå till länsjärnvägar där persontrafiken redan var nedlagd år 1988, under förutsättning att länstrafikhuvudmannen vill återuppta trafiken. Särskilt angeläget är detta för banor som redan är elektrifierade, eller på annat sätt har hyfsad standard. Bidraget bör motsvara det underskott som skulle uppstått vid trafikering idag. Anslaget för dessa bidrag måste därför byggas ut. Med hänsyn till att underlag saknas för hur mycket som då skulle behövas förutsätter vi att medel från "Köp av interregional persontrafik på järnväg" i vårt budgetförslag ska kunna överföras till detta ändamål.

Dessutom bör länstrafikhuvudmännen beredas bättre möjligheter att bedriva trafik även på stornätet. Detta kan till och med vara en förutsättning för att få ett bra regionalt och lokalt järnvägssystem.

Investeringsmedel till länsjärnvägar kan sedan 1988 avsättas från det s.k. LTA-anslaget, dvs anslaget för länstrafikanläggningar som hanteras av länsstyrelserna. Med länstrafikanläggning avses, förutom länsjärnvägarna, även alla länsvägar, kollektivtrafikanläggningar som bussterminaler, gång- och cykelleder etc. Hur mycket av anslaget som ska gå till de skilda områdena, bortsett från gång- och cykellederna, anges inte av statsmakterna, utan det står länsstyrelsen fritt att besluta.

Vi anser dock att anslaget till länsvägarna ska skiljas från anslaget till kollektivtrafikanläggningar och länsjärnvägar. Skälet är helt enkelt att kollektivtrafiken utgör endast en liten del av den totala trafiken på länsvägarna, och att dessa därmed skiljer sig i sin karaktär från resten.

Totalt sett kommer vi sannolikt föreslå en höjning av LTA-anslaget när regeringen presenterar sin budget i februari.

9. Försöksverksamhet

Nya former för järnvägstrafik bör utvecklas. Det gäller såväl infrastrukturen (banan och signalsystemet), den rullande materielen (tåg och vagnar) som trafikplaneringen.

Försöksjärnvägar med nya lösningar där underlaget idag är sviktande eller på gränsen för vad som normalt betraktas som tillräckligt borde kunna star-

tas omgäende. Dellenbanan, som går mellan Hudiksvall och Ljusdal, är ett konkret exempel där det vore möjligt med försöksverksamhet. Persontrafiken är där nedlagd, men en förening (Dellenbanans Vänner) driver viss sommartrafik. Föreningen ifråga är beredd att delta i ett utvecklat försöksprojekt, och utgör en förnämlig möjlighet som borde tas tillvara.

En professur i järnvägsteknik bör inrättas, utvecklingsprojektet för nytt regionaltåg behöver utvecklas ytterligare, osv. Vi avser dock återkomma i dessa frågor i februari i samband mer den då aviserade forskningspropositionen.

10. Godstransporterna

När det gäller de kortväga godstransporterna kan järnvägarna inte konkurrera med vägtrafiken. Dessa godstransporter står för knappt 10 % av det totala godstransportarbetet i landet. Däremot kan kortväga godstransporter på ett bra sätt stärka mer långväga godstransporter på järnväg genom en genomtänkt samordning. Det kortväga godstransportarbetet per lastbil torde också kunna öka i takt med att järnvägen tar över mer av det långväga godset.

I dag har väg- och järnvägstrafiken ungefär lika stora delar i det långväga godstransportarbetet. Därtill har den inrikes sjöfarten knappt hälften så stor andel som vardera väg- och järnväg. En del av dessa transporter är inte konkurrensutsatta från något av de andra transportslagen på grund av att det bara finns ett av alternativen som är tillgängligt.

Men en stor del av det långväga godset är utsatt för konkurrens mellan åtminstone två av de tre trafikslagen väg, järnväg och sjöfart. Med hänsyn till den tunga vägtrafikens miljöfarliga utsläpp, dess trafikfarlighet och dess stora belastning av samhällsekonomin, bör den minskas till förmån för främst järnvägstrafiken.

En sådan överföring från väg till järnväg kan uppnås dels genom att kraftigt förbättra järnvägstrafiken, dels genom att beskatta vägtrafiken efter dess fulla samhällsekonomiska kostnad. Och omläggning av den rent fiskala beskattningen från arbetsbeskattning till beskattning av energi, råvaror och konsumtion verkar i samma riktning.

Järnvägstrafiken för gods skulle förbättras väsentligt med de ovan föreslagna utbyggnaderna av järnvägssystemet. Därtill är det av största vikt att kundanpassa godstransporterna i långt högre grad än vad som hittills varit fallet. Utvecklingen av kombinerad järnvägs- och vägtrafik utgör också en intressant möjlighet som också ingår i SJ:s strategi.

Vi vill också peka på möjligheterna att utveckla snabb-gods och lätt-gods på järnväg. En möjlighet kan vara att sätta på en specialbyggd godsvagn, eventuellt med egen hjälpmotor för att man slipper rangerlok när de ska av och på, på de snabba persontågen.

Den rationalisering av SJ:s godstrafik vi idag upplever är säkert till övervägande del motiverad, och kommer av allt att döma leda till ökad godstrafik på järnväg totalt sett. Likväl finns en del mindre sympatiska inslag där just mindre kunder för SJ plötsligt förlorat möjligheten att transportera på järnväg. Det är i dessa fall angeläget att finna nya transportlösningar. Det är inte

alltid säkert att en kombitrafiklösning är den bästa – stickspar och vagnslast kan vara en väl så bra möjlighet i många fall. Vi föreslår därför ett nytt anslag för byggande och/eller drift av industrispår för att stimulera samhällsekonomiskt motiverad vagnslasttrafik.

Mot. 1989/90
T532

11. Regionala effekter av våra förslag

I det följande beskrivs några av de effekter som ovanstående förslag bör kunna få på järnvägstrafiken runt om i landet under 90-talet. Det aligger dock normalt inte riksdagen att fatta beslut om enskilda projekt. Beskrivningarna återger snarare den inriktning som vi anser att järnvägens utveckling bör få under 90-talet. Det förhindrar inte att vi återkommer till vissa större projekt i hemställen.

11.1. Övre Norrland

Bottniabanan byggs från Kramfors till Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå under 90-talet. En alternativ sträckning kan vara att gå över Ängermanälven vid Hornö-Veda, vilket då skulle innebära en rakare sträckning mellan Härnösand och Örnsköldsvik, men också att Kramfors och Kramfors flygplats kommer vid sidan av banan (även om dessa platser naturligtvis trafikeras med Adalsbanan). Banan får snabbtågsstandard och trafikeras med X2-tåg. Detta är det mest omfattande projektet vi tänker oss och kan beräknas kosta totalt knappt 10 miljarder kronor i investeringsmedel.

Förbättringarna av norra stambanan fortsätter med nya broar, nya mötesplatser m.m. Även tvärbanorna förbättras på olika sätt.

Sovvagnstrafiken till Örnsköldsvik återupptas sommaren 1990 och även i övrigt förbättras sovvagnstrafiken på övre Norrland.

Viss persontrafik återupptas på tvärbanorna, t.ex. Forsmo-Hoting. Inlandsbanetraffiken fortsätter och utvecklas främst som turistled.

11.2. Nedre Norrland

● Ostkustbanan förbättras så att den klarar snabbtågstrafik. Ådalsbanan förbättras till snabbare trafik kring 160 km/h. Norra stambanan och fortsättningen till Östersund förbättras till snabbtågsstandard. Fortsättningen över till Trondheim förbättras också.

Persontraffiken Sundsvall-Härnösand-Sollefteå och Sundsvall-Östersund utökas och förbättras. Hälsinge- och Dalatraffiken utvecklas. Västerdalsbanan upprustas och byggs ut till Sälen. Trafiken på Inlandsbanan utvecklas.

Dellenbanan blir försöksjärnväg, och ingår även i ett regionalt tagtraffiksystem som innefattar ostkustbanan och stambanan, liksom tvärbanan över Marma-Kilafors.

11.3. Svealand

Svealandsbanan, Mälarringen och Arlandabanen byggs ut till snabbtågsstandard. Snabbtågstrafiken fortsätter på sikt förbi Karlstad till Oslo. Snabbtågstrafik Stockholm-Borlänge bör också bli aktuell.

Värmlandstrafiken och Bergslagsstrafiken utvecklas och förbättras. Bergs-

lagspendeln inrättas. Frykdalsbanan utvecklar sin trafik. Nykroppa-projektet genomförs, banan Örbyhus-Hargshamn upprustas för godstrafiken från Finland. Roslagsbanan byggs ut hela vägen från Stockholm till Norrtälje-Kapellskär (där färjetrafik från Finland ansluter) etc.

En yttre ring förbi Stockholm – Öster Sveabanan – som förbinder Uppsala-Enköping-Västerås-Eskilstuna-Katrineholm och Norrköping bör också inrymmas i investeringsplanen.

11.4. Västsverige

Västkustbanan byggs ut med dubbelspår och snabbtågsstandard. Bohusbanan byggs med snabbtågsstandard till Oslo – eventuellt får den nya banan en ny sträckning något längre in landet. Götalandsbanan, Göteborg-Borås-Jönköping-Tranås, byggs med snabbtågsstandard m.m.

Västgötatrafiken utvecklas på många banavsnitt, liksom trafiken på tvärbananorna till västkustbanan, pendeltrafik Göteborg-Borås utvecklas, Kusttill-kustbanan utvecklas till högre standard osv.

11.5. Östsverige

En ny ostkustbana för snabbtåg byggs från Norrköping till Söderköping, Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona. En alternativ sträckning kan vara över Linköping-Åtvidaberg-Västervik osv. Den i Karlskrona anslutande Blekinge kustbana förbättras (elektrifiering, uträtning etc.) till samma standard. Detta är det, näst Bottniabanen, mest omfattande projektet vi förespråkar. Det har uppskattats kosta ca 8 miljard kronor i investeringsmedel.

Trafiken på bannäten i Småland förbättras. Upprustning Nässjö-Oskarshamn och Hultsfred-Linköping m.m.

11.6. Sydsverige

Den dubbelspåriga västkustbanan fortsätter i tunnel genom Hallandsåsen, ansluter till Ängelholm, Helsingborg, Landskrona och Malmö. Banan bör därefter fortsätta i järnvägstunnel under Öresund till Köpenhamn. Därigenom uppnås också direkt snabbtågsförbindelse mellan de tre huvudstäderna Köpenhamn, Oslo och Stockholm. Delvis ny bana Kristianstad-Hörby-Lund-Malmö byggs som direkt fortsättning av snabbtågsbanan från ostkusten och Blekinge.

Persontrafiken utvecklas även i övrigt i Skåne på olika sätt, bl.a. genom elektrifiering av banan till Ystad och vidare till Tomelilla-Simrishamn, utveckling av tågfärjetrafiken från såväl Trelleborg som Ystad till kontinenten m.m. Simrisbanan Malmö/Lund-Österlen återuppbyggs. Skåne-Smålands järnväg Helsingborg-Åstorp-Örkelljunga-Markaryd-Ljungby-Värnamo återuppbyggs – därmed kan tågen gå hela vägen Jönköping-Helsingborg parallellt med E4. Andra lokala banor kan också komma ifråga för återuppbyggnad eller utveckling.

12. Ofärdigt regeringsförslag

I budgetpropositionen 1989/90: 100 förklarar regeringen att man ämnar återkomma i februari med förslag till budget på bl.a. området *Järnvägstrafik*. Det betyder att vi inte nu kan presentera ett komplett budgetalternativ.

Vi preciserar dock vårt krav på nyinvesteringar i järnvägar till 2,5 miljarder för det kommande budgetåret. Det är en ökning med 1,9 miljarder jämfört med vad som budgeterades för 1989/90.

Hemställan

Med anledning av det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att nyinvesteringarna på 65 miljarder kronor skall göras i järnvägar under 1990-talet.

2. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1990/91 anslår 2 500 000 000 kr..

3. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anslår 868 000 000 kr..

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s soliditetskrav bör vara 30 %.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s målsättning skall vara att utveckla ett rikstäckande järnvägssystem som blir tillgängligt för så många som möjligt och att målsättningen därvidlag skall vara att varje kommun skall ha åtminstone en järnvägsstation i drift.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett gemensamt nordiskt snabbtågsnät.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det är av största vikt att ett alleuropeiskt järnvägssystem utvecklas i enlighet med vad som anförts i motionen.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om målsättningen att öka järnvägstrafikens andel av såväl gods- som persontransporter på vägtrafikens bekostnad.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att anpassa andra transportslag och samhällsplanering till järnvägstrafikens förmån.

10. att riksdagen hos regeringen begär förslag om obligatoriska miljökonsekvensanalyser med bl.a. en alternativ järnvägsutbyggnad vid alla större väg- och flygplatsinvesteringar.

11. att riksdagen beslutar att SJ:s målsättning skall innefatta att utveckla lågprissystem baserat på marginalkostnaden för främst studerande, barnfamiljer och pensionärer, m.m. i enlighet med vad som framförts i motionen.

12. att riksdagen hos regeringen begär en förändrad beslutsordning vad gäller köp av interregional persontrafik på järnväg i syfte att öka riksdagens möjligheter att direkt påverka vilket utbud staten köper.

13. att riksdagen beslutar att anslagen för länsvägar och länsjärnvägar skall skiljas åt i enlighet med vad som angetts i motionen.

14. att riksdagen beslutar att länstrafikhuvudman som vill bedriva

persontrafik på länsjärnväg som inte hade sådan trafik 1988 ändå skall ha rätt till statligt driftbidrag i fem år i enlighet med vad som angetts i motionen.

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket skall bekosta såväl underhåll som reinvesteringar på alla offentligt ägda järnvägar och att dessa kostnader inte skall övervältras på län, landsting och kommuner.

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det skall stå län, landsting och kommuner fritt att i samråd med banverket göra ytterligare nyinvesteringar i länsjärnvägar m.m..

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att läns- trafikhuvudmännen skall beredas större möjligheter att bedriva lokal och regional järnvägstrafik även på stornätet.

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvecklad godstrafik på järnväg.

19. att riksdagen beslutar införa ett nytt anslag Bidrag till stickspår och lastvagnstrafik m.m. för kommande budgetår och att till detta anslå 200 milj. kr. i ett första steg.

20. att riksdagen hos regeringen begär förslag till försöksjärnvägar i enlighet med vad som föreslås i motionen.

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den inriktning som en utbyggd järnvägstrafik bör ha i landets olika delar.

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Bottniabanan längs Norrlandskusten skall byggas ut från nuvarande ostkustbanan/Ådalsbanan till Ornsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå och Luleå.

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en sydlig ostkustbana skall byggas ut från Norrköping eller Linköping till Västervik, Oskarshamn, Kalmar och Karlskrona samt att denna där- efter skall övergå i en utbyggd Blekingekustbana och delvis ny sträckning genom Skåne till Malmö.

Stockholm den 21 januari 1990

Inger Schörling (mp)

Roy Ottosson (mp)

Åsa Domeij (mp)

Eva Goës (mp)

Hans Leghammar (mp)

Claes Roxbergh (mp)

Kjell Dahlström (mp)

Kent Lundgren (mp)

Elisabet Franzén (mp)