

Motion till riksdagen

1988/89:T502

av Birgitta Hambraeus m.fl. (c)

Statens ansvar för tågtrafiken

1. Tåg

Vi anser att staten skall behålla ansvaret för tågtrafiken. Tågförbindelserna måste vara kvar och utökas. Samhället bör göra tåget konkurrenskraftigt. Ju mer trafiken går med tåg desto miljövänligare, hälsosammare, energisnålare, säkrare och bekvämare blir den.

Tåget är miljövänligt och energisnålt. Tågtrafiken drivs till 95 % med el och tar ändå bara i anspråk ca 3 TWh per år (Vattenkraften ger ca 65 TWh). Vägtrafiken står för den större delen av luftföroreningarna: 73% av koloxidutsläppen i Sverige, 57% av kväveoxidutsläppen och 50% av kolväteutsläppen. Riksdagens beslut att minska kväveutsläppen med 30 % till 1995 hotas. En undersökning vid länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län visar att trafikökningen kan komma att sluka hela effekten av bilarnas katalysatorrening. Luftföroreningarna förorsakar sjukdomar, skadar skogen, sjöarna, grundvattnet och havet. Försurningen lakar tungmetaller ur jorden och hotar hälsan.

Tåget är säkert. Fyra gånger fler dödas på Europas vägar *per dag* än *per år* på tåg. Antalet dödade och skadade på vägarna steg förra året med 13 % i Sverige. Trafiksäkerhetsverket pekar i sammanhanget på att den tunga trafiken ökar kraftigt. Det är fel att flytta tunga transporter från tåg till väg!

Tåget är bekvämt. Tåget ger den överlägset bästa komforten med t ex möjlighet att röra sig fritt och arbeta till god belysning.

Trafikens utveckling

1950 gick och cyklade vi lika många kilometer som vi åkte bil (ca 5 miljarder personkilometer) medan vi åkte kollektivt fem gånger så mycket, huvudsakligen tåg. 1987 åker vi fyra gånger så mycket bil som kollektivt (buss, flyg och tåg sammantaget).

Transportrådet har presenterat ett antal scenarier för persontrafikens fördelning på olika trafikslag till år 2020. Inget av dessa räknar med möjligheten av ett trendbrott, där tågtrafiken återtar förlorade marknadsandelar. I en scenario ökar biltrafiken från 80 miljarder personkilometer nu till 120 och kollektivtrafiken stagnerar på 20 miljarder personkilometer. I ett annat scenario ökar vårt resande sammantaget mindre. Där ökar kollektivåkandet från 20 till 35 och bilåkandet från 80 till 94 miljarder personkilometer. Det framgår inte hur stor andel av kollektivresandet som transportrådet räknar med kommer att ske på räls och hur mycket på väg och i luften.

Det är tydligt att transportrådet planerar för en trendframskrivning med allt mer bilåkande. Länstrafikbolagen som enligt riksdagsbeslut skall erbjudas ta över vissa järnvägar, saknar oftast kompetens när det gäller tågtrafik. Vägintressena trycker på med inlagor och till synes objektiva kalkyler. Tåget har inga ekonomiskt starka, välorganiserade förespråkare. Därför är risken överhängande att också kollektivtrafiken kommer att styras bort från rälsen.

Enligt vår åsikt bör tåget utgöra stommen i trafiknätet och andra trafikslag ses som komplement. Både bilen och flyget har ökat rörligheten och därmed levnadsstandarden och möjligheterna för många människor och är nödvändiga för arbetslivet. Men går det att åka tåg utan alltför långa väntetider och till rimliga priser, så väljer de flesta tåg.

Samhället har ett stort intresse av att så mycket trafik som möjligt sker med tåg.

SJs nya kundanpassade affärsinriktning har möjlighet att återställa järnvägens dominans. För att detta skall ske måste emellertid staten ge klara direktiv om vikten av att väga in tågets miljö-, hälso-, energi-, säkerhets- och bekvämlighetsfördelar när olika trafikslag jämförs.

2. Banverket

ska enligt budgetpropositionen "utarbeta metoder för en samhällsekonomisk bedömning av olika järnvägsprojekt." (sid 11, bil.8) Detta borde betyda att man väger in järnvägens ovan nämnda fördelar. Banverket måste tilldelas resurser så att järnvägsnätet kan upprustas och byggas ut. Verket vill ha 160 miljoner mer än vad riksdagen anslag efter den trafikpolitiska propositionen, eftersom underhållet av fasta anläggningar varit kraftigt eftersatt och modernisering i samband med reinvestieringar släpat efter. Detta anser regeringen vara "så omfattande att det i dag inte finns utrymme för att belasta statsbudgeten i den utsträckningen." (sid.91)

Skilj investeringar från utgifter !

Staten har ingen kapitalbudget. Alla investeringar förs upp som om det gällde omedelbar konsumtion. Det innebär att vi inte har någon klar bedömningsgrund för att avgöra vad anslagna medel kommer att betyda samhällsekonomiskt. Budgeten borde göra det lätt att se om ett anslag ger utdelning eller bara är en utgift. I brist på kapitalbudget får framtidsnyttan bedömas intuitivt. När vi nu föreläggs en totalbalanserad budget (t o m med ett överskott) är det obegripligt att regeringen använder samma fraser om det statsfinansiella läget som under den tid då oljekrisens skuldbelastning tyngde oss. Tillräckliga resurser för att hålla järnvägsnätet i stånd och modernisera och bygga ut det bör inte ses som en utgift utan som en god framtidsinvestering.

För nyinvesteringar i järnvägar föreslår regeringen 1 460 miljoner kronor. Det kan jämföras med knappt 5 mil motorväg.

3. Vägtrafikmodellen

Företag som driver trafik på järnvägen betalar fasta och rörliga avgifter för att de utnyttjar infrastrukturen. Man söker jämställa tågen med bilar.

Det är bra att den sk olycksavgiften efter bannätets tekniska standard har slopats. Denna hade givit den orimliga konsekvensen att det skulle vara dyrast att trafikera banor med sämst standard.

Det är viktigt att byråkrati undviks och att avgifterna hålls låga. Vägtrafiken kommer fortfarande inte på många år att betala sina miljö-, hälso- och säkerhetskostnader och inte heller för slitaget. Därför framträder inte tågets alla fördelar i kalkylerna. Det är angeläget att rälsen används så mycket som möjligt och avgiften bör avpassas därefter.

4. Samordna

Låt tågtiderna passa de resande bättre!

Nog är det konstigt t ex

att tåget från Gävle kommer till Borlänge några minuter efter det sista tåget till Mora har gått

att tåget på inlandsbanan står i nära två timmar och väntar i Sveg innan det fotsätter till Östersund och att tåget till Storlien just gått när man kommer fram

att man förr kunde åka från Orsa med inlandsbanan de ca 10 minuterna till Mora och passa Stockholmståget precis, medan man nu tvingas vänta i tre kvart i Mora

att en utmärkt förbindelse från Östersund till Göteborg och kontinenten med bara ett tågbyte (till nattåg i Borlänge) aldrig har marknadsförts. Nu har SJ satt in buss på sträckan Mora-Sveg.

5, 6, 7. Behåll och förnya

Riksdagen bör upphäva rätten för transportrådet att förhandla bort trafiken på banorna Borlänge-Mora, Storlien-Östersund och Gävle-Borlänge-Frövi.

Borlänge-Mora måste självfallet också i framtiden drivas i SJs regi och i full utsträckning. Genom ett särskilt beslut anslog riksdagen medel till att elektrifiera sträckan på 70-talet. Därmed markerade man sitt intresse för att stärka denna bandel. Det är ett oskick att man nu kör flera turer med dieselrälsbussar på sträckan utan att samordna dem med fortsatt färd på inlandsbanan.

8. Västerdalsbanan

bör elektrifieras och byggas ut till Sälen. Kopparbergs läns länsstyrelse uppger att en nybyggnad av banan till Sälen från Malung skulle kosta ungefär 500 miljoner kronor. Sälen är södra Sveriges närmaste fjäll. Man räknar med att investera 3 miljarder i utbyggnad av turistanläggningarna där. En enkät visar att 25% av bilresenärerna skulle åka tåg dit om det gick. Med bättre resgods- och matartrafikservice kunde ännu fler välja tåget. Direkttåg från Stockholm, Göteborg, Malmö och kontinenten skulle betyda mycket för att

öka kundunderlaget. Länsstyrelsen har enhälligt beslutat verka för en utbyggnad av banan.

Mot. 1988/89
T502

9. Mora-Älvdalen

Banan mellan Mora och Älvdalen har förstärkts för att klara tunga godstransporter. De militära myndigheterna har förklarat att det är angeläget att få använda bandelen för transporter till artilleriskolan i Trängslet. Persontrafiken bör återupptas!

10. Inlandsbanan

är genom sin längd och sitt läge helt unik. Riksdagen har upprepade gånger stött inlandsbanan bl a med beslut om upprustning. Turisttrafiken har blivit mycket populär på denna Sveriges "Transsibiriska järnväg". Det är väsentligt att tågturen behålls. Tillräckligt många stationer är nu bemannade för att tillåta både utökad gods- och persontrafik. Banan har stor betydelse för godstransport (timmer och torv). Banan bör självfallet även fortsättningsvis vara en del i stornätet och inte bara anses vara av regionalt intresse.

11. Bollnäsbanan

Dala-Hälsinglands järnväg behövs av beredskapsskäl. Men det finns också ett intresse att återuppta en regelbunden trafik mellan Orsa-Skattungbyn-Furudal-Edshyn-Bollnäs-Söderhamn. Banan har en sträckning som är utomordentligt fördelaktig för industrierna i området. Vid en tidigare enkät med dessa angående godstrafik ställde de sig mycket positiva till en upprustning av banan. En del företag har närmare till spåren än till landsväg. Banan går genom stora skogsområden och skogsföretagen är synnerligen intresserade. Kopplingen mellan inlandsbanan och stambanan i Bollnäs är helt avgörande.

12. Hela folkets järnväg

Vägtrafiken har mäktiga ekonomiska intressen bakom sig. Tåget har bara folkets kärlek. Det är en avsevärd sänkning av livskvaliteten om tåget försvinner! Tågen bör drivas av SJ. I de fall riksdagen vidhåller sitt beslut att överlåta en bandel till ett länstrafikbolag, bör det statliga stödet enbart få användas till tågtrafik.

Hemställan

Vi föreslår

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tågtrafikens fördelar ur miljö-, hälso-, energi-, säkerhets- och bekvämlighetssynpunkt,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till ännu vad som i motionen anförts om en ny bedömningsgrund för banverkets investeringar.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om låga avgifter för att utnyttja rälsen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om bättre samordning av tågtider,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att trafiken Borlänge-Mora också i framtiden skall drivas i SJs regi,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att trafiken Storlien-Östersund också i framtiden skall drivas i SJs regi,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att trafiken Gävle-Borlänge-Frövi också i framtiden skall drivas i SJs regi,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utbyggnad av Västerdalsbanan,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om återupptagandet av persontrafiken Mora-Älvdalen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att Inlandsbanan också i framtiden skall tillhöra stornätet,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av och återupptagande av persontrafiken på Bollnäsbanan,

12. att riksdagen beslutar att statsbidrag i samband med överlåtelse av tågtrafik endast får användas till tåg.

Stockholm den 20 januari 1989

Birgitta Hambraeus (c)

Göran Engström (c)

Stina Eliasson (c)

