



Mot.
1989/90
T504–505

Motion till riksdagen

1989/90:T504

av Agne Hansson och Marianne Jönsson

(båda c)

Järnvägarna i Kalmar län

I denna motion föreslår vi ökade resurser för en utveckling av järnvägstrafiken i Kalmar län.

Statens ansvar och målsättning

I målsättningen med samhällets trafikpolitik ingår som en självklar del att ett framtida trafiksystem skall främja god miljö, regional balans, effektivitet, säkerhet och god tillgänglighet.

Skall dessa delmål uppfyllas i alla delar av landet krävs det att alla trafikmedel används på ett effektivt sätt och att de kompletterar varandra, inte konkurrerar. Inget trafikmedel kan i det sammanhanget uteslutas, allra minst järnvägen. Skall målen om säkerhet och god miljö tillgodoses i Kalmar län och ett kompletterande trafiksystem fås att fungera effektivt, krävs att de nuvarande järnvägarna behålls och utvecklas.

Skall en tillfredsställande trafikförsörjning kunna tillgodoses krävs också att staten tar ett större ansvar ekonomiskt för järnvägstrafiken i de områden av landet där underlaget för trafiken att bära sina egna kostnader är svagt.

Fördelaktiga utgångspunkter i Kalmar län

Kalmar län har trots tidigare nedläggningar av drygt 50 mil järnväg i länet ett strategiskt järnvägsnät som täcker huvudreseströmmarna genom länet. Det är järnvägssträckorna

- Kalmar–Alvesta
- Oskarshamn–Hultsfred–Nässjö
- Oskarshamn–Hultsfred–Linköping
- Västervik–Linköping

Förutsättningarna att för statsmakterna på ett ekonomiskt mycket effektivt sätt nå ytterst fördelaktiga samhällsekonomiska resultat genom positiv regional utveckling och effektiva och miljövänliga kommunikationer är således mycket goda i Kalmar län. Det förutsätter emellertid att de nuvarande koncentrationsinriktade trafikpolitiska satsningarna avbryts och att strävan verkligen blir att från statens sida också satsa på järnvägarna som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och effektivt trafikmedel i hela landet.

Risken är att dessa förutsättningar kan gå förlorade genom de ändringar av järnvägspolitiken som senast beslutats i riksdagen där kostnadsansvaret för länsjärnvägarna nu till stor del lagts över på de lokala länshuvudmännen. För Kalmar läns del innebär det att nästan hela återstoden av järnvägsnätet, efter det att mer än 50 mil järnväg lagts ner, nu lagts över på länet lokalt. Om inte staten svarar upp med statsbidrag hotas länet av ytterligare järnvägsnedläggningar.

Offensiva satsningar krävs

Kust-till-kustbanan

Det är enligt vår uppfattning hög tid att statsmakterna nu lever upp till målsättningen att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet. För det krävs offensiva satsningar också på länets järnvägar.

Länets befintliga järnvägslinjer måste ges garantier och förutsättningar för att fungera som effektiva transportlinjer i länet. Enligt det senaste trafikpolitiska beslutet tillhör järnvägen Kalmar – Alvesta – Göteborg stamlinjenätet. Övriga järnvägar är klassade som länsjärnvägar.

Järnvägen Kalmar – Alvesta – Göteborg eller kust-till-kustbanan går genom sex län där det sammanlagt bor 1 miljon människor och där 14 % av landets industrisysselsatta arbetar. Med detta breda underlag i botten är kust till kustbanan en stor tillgång för landet och för regionen. Banan går genom ett område som tillhör de mest försurningshotade i landet. Genom att föra över mer transporter till banan och genom en upprustad, moderniserad och väl utbyggd järnvägsled kan de försurande utsläppen minskas radikalt.

Kust-till-kustbanan är ur regionalpolitisk synpunkt en förutsättning för såväl näringsliv som befolkningsutveckling i Kalmar län och sydöstra Sverige.

Vagnsmaterialet bör bytas ut mot modernare slag som erbjuder högre service. En upprustning av banan är nödvändig. Det får inte råda någon tvekan om viljan från statens sida att satsa på den enda järnvägslinjen med stamlinjestatus i Kalmar län.

Att kust-till-kustbanan tillhör stamnätet innebär att banverket, inom de ramar som riksdag och regering anger, beslutar om underhåll och nyinvesteringar på banan. På samma sätt ankommer det på SJ att svara för trafik och service. Det kräver att statsmakterna ger berörda myndigheter direktiv och resurser så att den trafikpolitiska målsättningen även i detta fall kan uppfyllas.

Tveksamhet från SJ:s sida i samband med upphandlingen av trafiken med transportrådet för de närmaste åren har emellertid visat sig. Det har skapat oro i regionen. Mot bakgrund härav är det viktigt att transportrådet och staten avsätter tillräckligt med resurser av det totala anslaget som anslagits till transportrådet för köp av trafik från SJ för att kunna fortsätta och vidareutveckla trafiken på kust-till-kustbanan. Vare sig resursbrist eller bristande vilja från SJ:s sida får vara motiv att inte satsa. Är det inte möjligt att tillgodose kust-till-kustbanans medelsbehov måste transportrådets anslag för detta ändamål ökas.

Järnvägspulsen mellan Kalmar och Göteborg måste utvecklas och inte avvecklas. Ett utvecklingsprojekt bör startas upp i samarbete med Kalmar, Nybro och Emmaboda kommuner samt med länstrafikbolaget och SJ. Målet bör vara att bygga ut en effektiv pendeltrafik mellan de tre kommunerna och som kan fortsätta i de övriga länen längs banans sträckning.

Investeringarna måste fortsätta på banan så att hastigheten kan öka. Detta bör ges regeringen till känna.

Länsjärnvägarna

Järnvägslinjerna Nässjö–Oskarshamn, Hultsfred–Linköping och Väster-
vik–Linköping klassas som länsjärnvägar. Fr.o.m. den 1 juli 1989 tog Kalmar läns trafik AB över trafikeringsrätten medan statens banverk sköter banorna. Kalmar läns trafik AB har därvid att ersätta banverket för nyttjandet av banorna efter överenskommen taxa. Läns huvudmannen har också att svara för investeringar och upprustning av banorna enligt gällande riksdagsbeslut. Läns huvudmännen får statsbidrag till länstrafikanläggningar, vilket skall täcka såväl investeringar i länsjärnvägarna som vägnätet. För drift av länstrafiken utgår också ett gemensamt statsbidrag.

Läns huvudmannen Kalmar läns trafik AB har utrett förutsättningarna för järnvägstrafiken inför övertagandet. Den visar bl a att ett omedelbart upprustningsbehov i investeringar på minimum 150 milj. kr och maximum 326 milj. kr föreligger för att få högsta banstandard – detta räknat på närmaste tioårsperiod. Staten ger därmed läns huvudmannen i detta fall de sämsta tänkbara förutsättningar för att driva trafiken vidare utan att samtidigt stora övervältringar av kostnader från staten till länets kommuner och landsting sker.

Detsamma gäller beträffande driften. Det driftsbidrag som nu fastlagts täcker endast själva trafiken på banorna. Däremot räcker inte driftsbidragen till för att täcka kringkostnader i övrigt för trafiken. Skall järnvägsstationer behållas och bemannas och personal som ansvarar för säkerheten finnas, får i så fall läns huvudmannen betala det genom förlusttäckning. Detta är ett skandalöst handlande från statens sida.

Genom att ge Kalmar läns trafik AB sämsta tänkbara ekonomiska villkor för att arbeta upp och göra järnvägstrafiken attraktiv för ett ökat järnvägsresande, lägger staten över det moraliska ansvaret för ett nedläggningsbeslut på läns huvudmannen som i praktiken framtvingas av staten. Samtidigt minskar SJ godstrafiken på dessa banor. Detta är skandalöst i ett läge då järnvägstrafik borde prioriteras framför andra trafikmedel.

Det stora inflytande över hur tillgängliga investeringar som sägs har getts de regionala intressenterna är av ringa värde om resurser saknas. Staten har det övergripande ansvaret för att resurserna fördelas rättvist över landet. Kalmar län har i det sammanhanget blivit styvmoderligt behandlat.

Länsstyrelsens långtidsbedömning

Kalmar läns trafik AB har beslutat att under en rådrumsperiod på fyra år upprätthålla persontrafiken på länsjärnvägarna. Det innebär att persontrafiken åtminstone kommer att bedrivas fram till 1994-07-01. Länsstyrelsens hu-

vudalternativ till långsiktssbedömning grundar sig på målsättningen att länsjárnvägarna i ett framtida transportsystem skall ombesörja såväl gods som persontransporter. Länsstyrelsen framhåller vidare i sin långsiktssbedömning att det är angeläget att standarden på länsjárnvägarna kan upprätthållas även på längre sikt. Till det är resurserna enligt nuvarande planer alltför otillräckliga.

I den av länsstyrelsen upprättade objektlistan för länstrafikanläggningar 1991–2000 ingår investeringar i länsjárnvägar endast av säkerhets- och underhållskaraktär. Investeringar för höjningar av standarden på banorna har fått lägre prioritet eller helt satts åt sidan på grund av resursbrist.

För att säkerställa en fortsatt trafik på länsjárnvägarna i Kalmar län bedömer länsstyrelsen att investeringsbehoven i genomsnitt uppgår till 19 milj. kr per år under 1990-talet på grund av den eftersläpning som finns från tiden före övertagandet. I den nu gällande flerårsplanen för länstrafikanläggningar för Kalmar län uppgår investeringsvolymen i genomsnitt till 18 milj. kr per år under innevarande femårsperiod. En orimligt stor differens mellan behov och anslag föreligger då de 18 miljonerna också är avsedda att täcka investeringsbehovet för inte enbart länsjárnvägarna utan också för länsvägarna, de statskommunvägar som ej är riksvägar och kollekttrafikanläggningarna i länet.

Förslag för utveckling

För Kalmar län är det viktigt att de járnvägar som nu finns kan behållas, utvecklas och göras till attraktiva kommunikationsmedel. Det är först då de har sitt fulla och självklara berättigande. Då kan de avlasta vägtrafiken och bidra till säkrare trafikmiljö och minskad olycksfrekvens. Med fulla tåg och utvecklade motorer blir också dieseldrivna járnvägsvagnar miljövänligare jämfört med motsvarande trafikmängd med landsvägsbuss. En fortsatt járnvägsdrift garanterar också möjligheten till utveckling och snabbare transporter i framtiden, när läge ges för ökade investeringar. En ersättning av járnvägsdrift med buss låser möjligheterna till utveckling av trafiken vad gäller snabbhet och komfort i stort sett på nuvarande låga nivå. Det vore inte förutseende och allra minst framsynt.

Staten måste ta sitt ansvar för att járnvägarna i länet kan utvecklas till ett konkurrenskraftigt trafikmedel.

Vi föreslår därför att det verkliga investeringsbehovet läggs till grund för medelstillelningen till Kalmar läns trafik AB, dvs. att minimum 150 milj. kr tillförs länshuvudmannen i länet för investeringar i länsjárnvägarna under närmaste tioårsperiod.

Vi föreslår vidare att de anslag från staten till länshuvudmännen för driften av trafiken på járnväg utgår förstärkt att användas endast för tågtrafik. Någon möjlighet att flytta medlen till busstrafik bör inte finnas. Särskilda anslag bör således utgå till busstrafik och járnvägstrafik för att garantera fortsatt járnvägsdrift och klarlägga statens ansvar även för länsjárnvägarna i linje med den trafikpolitiska målsättningen som inledningsvis berörts.

För det tredje bör taxan för länshuvudmännens utnyttjande av banan sät-

tas till ett lågt – närmast symboliskt – belopp. Den får inte innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna också blir de dyraste att trafikera för länshuvudmännen. Detta bör ges regeringen till känna.

Mot. 1989/90
T504

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medelsbehov för kust-till-kustbanan i Kalmar län,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ett resurstillskott av 150 000 000 kr. för investeringar i och utveckling av länsjärnvägarna i Kalmar län,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts om behov av ökade järnvägspolitiska insatser för att behålla och utveckla Kalmar läns samtliga järnvägslinjer.

Stockholm den 16 januari 1990

Agne Hansson (c)

Marianne Jönsson (c)