

Motion till riksdagen

1987/88:T22

av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88: 50)

Vägar

Ett väl fungerande vägnät är livsnerven i ett län. Det är förutsättningen för en decentralisering av bebyggelse och näringsliv, för aktiv fritid, samhällelig service och för näringslivets transporter.

I Östergötland finns flera skogsindustrier av vilka Holmen i Norrköpings kommun är den största.

Sverige exporterar i dag skogsprodukter för 40–50 miljarder kr. Vi tar ut ca 60 miljoner m³ ur skogen med en transportkostnad av 30–35 kr. per m³. Detta betyder att skogstransporterna årligen kostar ca. 2 miljarder kr. Beräkningar visar att ungefär 15 % av virket kan nås från huvudvägarna.

Volymen på det övriga vägnätet motsvarar alltså en transportkostnad av ca 1,7 miljarder kr. Detta visar klart hur väsentligt det är för skogsindustrin att samhället åtgärdar de mindre vägarna och de "flaskhalsar" som många broar utgör.

I Östergötland finns det 52 mil riksvägar och 400 mil länsvägar. Trots detta är fördelningen för den närmaste 10-årsperioden 428 milj. kr. till investeringar i riksvägar och endast 51,5 milj. till investeringar i länsvägarna. Länet får enligt vägverkets planer 168 milj. kr. mindre tioårsperioden 1988–1997 än föregående tioårsperiod. Länsvägarna, som är åtta gånger längre än riksvägarna, får bara 12 % av det sjunkande anslaget. Detta trots att 160 mil = 40 % av länets vägbestånd är grusvägar.

Denna vägpolitik är horribel. Regeringen talar så vackert om regional balans. Med denna vägpolitik är det ljusår tills den blir verklighet, eftersom vägnätet är av största betydelse för just den regionala balansen. Regeringen har engagerat sig i kampanjen "Hela Sverige skall leva". För att uppnå målet behövs det först och främst en vägpolitik när det gäller de vägar på vilka timmerbilar, mjölkbilar, fodertransporter, skolskjutsar, pendlare, färdtjänst och lantbrevbärare skall fram!

Centerpartiet har år efter år hävdat att riksdagen bör uttala att ca 50 % av vägbyggnadsmedlen skall gå till länsvägarna. När man ser vägmedlens fördelning i Östergötland kan man säga att detta krav aldrig varit mer aktuellt än nu. Länets länsvägar måste tillförsäkras ett betydligt större anslag den kommande tioårsperioden. Centern föreslår också i sin partimotion ett till 500 milj. höjt anslag till byggande av länsvägar.

Några exempel på vägar i vårt län som är i stort behov av åtgärder och som inte fick rum inom tioårsplanen: väg 580 Pinnarp–Malexander, väg 210 förbi

Västra Husby, vägen mellan Strömsfors och Kolmårdens djurpark och en ny förbifart förbi Vadstena. Upprustningen av dessa med flera vägar skulle verksamt bidra till en positiv utveckling av länets ekonomi, miljö och den decentraliserade bebyggelse centern önskar.

Mot. 1987/88
T22

SJ

Enligt proposition 1987/88: 50 skall SJ delas upp i ett banverk och ett affärsverk. För närvarande finns 8 marknadsregioner inom SJ: Luleå, Sundsvall, Gävle, Stockholm, Örebro, Norrköping, Göteborg och Malmö. Regioncheferna lyder direkt under generaldirektören och har därigenom hög beslutskompetens och förhandlingsnivå (i princip alla förhandlingar).

Norrköpings marknadsregion omfattar Östergötlands och Jönköpings län samt delar av Södermanlands, Kalmar, Kronobergs och Skaraborgs län (se till motionen bifogad karta, Bilaga 1). Marknadsregionen sköter såväl person- som godstrafiken. Exempel på tunga kunder inom resandetrafiken är länshuvudmännen i Östergötlands län för Östgötatrafiken och Jönköpings län för Jönköpings länstrafik. Tunga kunder inom godstrafiken är Norrköpings hamn, Holmen, Gränges och Boxholm.

Marknadsregionen har 1 600 anställda (alla siffror ungerfärliga eftersom de fortlöpande förändras) varav 1 500 på stationer och lokstationer. Marknadsregionkontoret har 85 anställda. Stationer och lokstationer sköter den löpande järnvägsverksamheten. Marknadsregionkontoret sköter planering och utveckling, marknadsbearbetning, kundavtal, tag- och lokledning, kvalificerade ekonomi- och personallfrågor.

Den 4 september 1987 beslutade SJ:s dåvarande styrelse bl. a.

– att successivt indela SJ i ett antal affärsområden för resandetrafik och i ett antal affärsområden för godstrafik

– att successivt dra in marknadsregionerna

SJ:s resandetrafik skulle få följande affärsområden med huvudorter

Stockholm: Mälardalen och trafiken mot Östergötland

Malmö: Södra Sverige samt trafiken Stockholm–Malmö

Göteborg: Västra Sverige samt trafiken Stockholm–Göteborg

Gävle: Norrland

SJ:s godstrafik skulle få följande affärsområden med huvudorter

Stockholm: Kombitrafik

Malmö: Östra Sverige och Skåne

Göteborg: Västra Sverige

Gävle: Södra Norrland, Dalarna, Bergslagen

Sundsvall: Mellersta och övre Norrland

Ovanstående innebär bl. a.

att Norrköpings marknadsregion upphör

att resandetrafiken i Östergötland läggs delvis under Stockholm, delvis under Malmö och delvis under Gävle (sträckan Mjölby riktning Motala)

att resandetrafiken i Jönköpings län läggs delvis under Malmö, delvis under Göteborg

att godstrafiken i Östergötlands län läggs under Malmö

att godstrafiken i Jönköpings län läggs delvis under Göteborg, delvis under Malmö.

Från Östergötland avsänds i inrikes trafik årligen 35 000 järnvägsvagnar varav 25 000 vagnar enbart från Norrköpingsområdet. Antal inrikes ankommande vagnar till Östergötland är 39 000 varav till Norrköping 27 000. Därtill kommer 18 000 vagnar till och från utlandet varav 11 000 till och från Norrköping. Tillsammans transporteras på dessa vagnar 1,8 milj. godston/år varav 1,2 milj. ton enbart till och från Norrköpingsområdet.

Genom att dela upp gods- och persontrafiken i skilda affärsområden och flytta huvudansvaret för kundkontaktarna från regionen till främst Stockholm och Malmö, kommer man att slå sönder en organisation som idag fungerar utmärkt och i hög grad är både decentraliserad och marknadsanpassad.

Grundtanken bakom SJ:s nya affärsorganisation är att decentralisera ansvaret för att komma nära marknaden. De föreslagna förändringarna för Östgötaregionen ligger absolut inte i linje med denna grundtanke, eftersom ansvaret för persontrafiken centraliseras till Stockholm och ansvaret för godstrafiken flyttas till Malmö.

Det måste vara helt olämpligt att lägga huvudansvaret för marknadskontaktarna i Östgötaregionen i Stockholm, eftersom Stockholmsregionen i sig själv redan är så stor. I en sådan organisation kommer de regionala intressena i Östgötaregionen att få svårt att hävda sig. Erfarenheterna från det privata näringslivet visar också att man i regionindelningar sällan hänför Östergötland till Stockholm. Det är lika olämpligt att hänföra Östgötaregionen till Malmö. Det avgörande argumentet mot en sådan organisation är avståndet. Malmö ligger 40–45 mil från Östergötland och det säger sig självt att det inte går att ha särskilt nära marknadskontakter på sådant avstånd.

I centrum ligger Norrköping–Linköping, landets fjärde storstadsområde. De båda kommunerna kompletterar varandra och utgör tillsammans ett attraktivt alternativ till de tre traditionella storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö. Norrköping–Linköpings-regionen hänförs till de fem regionerna i landet som bedöms ha de största utvecklingsmöjligheterna.

I Norrköping–Linköpings-regionen ligger tyngdpunkten inom transport- och kommunikationssektorn i Norrköping. Få orter i landet kan uppvisa ett så transportgeografiskt fördelaktigt läge som Norrköping. Här möter två Europavägar och två riksvägar södra stambanan alldeles intill en internationell flygplats och en av ostkustens modernaste djuphamnar.

Den transporttekniska infrastrukturen är således väl utbyggd i Norrköping och skapar ett mycket fördelaktigt kommunikationssystem. Till detta kommer att alla typer av transport-, lagrings- och speditiönsföretag finns representerade i kommunen. Dessa företag erbjuder tillsammans ett heltäckande serviceutbud. Av alla de uppräknade skälen bör SJ:s marknadsregion i Norrköping behållas intakt.

Norrköpings banavdelning

Den 30 november lät banverkets nya styrelse meddela att Norrköpings banregion med ca 70 anställda skulle läggas ner. Ca 700 anställda i Östergötlands, Södermanlands, Jönköpings och Kalmar län skulle också beröras. Norrkö-

pings banregion, som nu har samma gränser som marknadsregionen, skulle delas i huvudsak mellan östra regionen med Stockholm som huvudort och södra regionen med Malmö som huvudort.

Samtidigt som banverkets styrelse tog detta beslut slog man fast att målet för det nya verket bl. a. skall vara effektivitet, affärsmässighet, arbetsglädje, långtgående decentralisering och delegering. Vi kan inte finna att förslaget att bryta sönder och dela upp Norrköpings banregion ger några av dessa effekter. Effektivitet går hand i hand med beslutsdelegering och ansvar för ett överblickbart område. Arbetsglädje förutsätter det senare.

Stockholms banregion har nu stora arbetsuppgifter och kolossala uppgifter framför sig med planerna för nya bansträckningar för ca 4 miljarder kr. Den behöver inte och skall inte ta över även Norrköpingsregionens banavdelning. Man talar om att det i Stockholm finns teknisk kompetens. Det finns det i Norrköping också. Länet har både universitet och högskola. Regeringen talar om vikten av decentralisering. Att flytta folk och beslut från Norrköping till Stockholm och Malmö är en direktcentralisering. Det har talats om vikten av att föra in arbetsglädje och personligt ansvar i SJ:s organisation. Förslaget går direkt på tvärs mot detta. Dessutom har berörda chefer och personal, det gäller både marknadsregionen och banavdelningen, inte fått tillfälle diskutera saken innan styrelsebeslutet. Beslutsunderlaget är också ytterligt torftigt. Av alla de uppräknade skälen bör SJ:s banavdelning i Norrköping finnas kvar intakt.

Mot. 1987/88
T22

Transportforskningsberedningen (TFB)

I årets budgetproposition, bilaga 8, sägs att TFB under 1988 skall flytta in i nya lokaler. Ända sedan TFB startade har centern föreslagit att denna myndighet skall ligga i Linköping. Det var också det enhälliga förslaget från den utredning som ursprungligen initierade TFB. I Linköping finns transportforskning på universitetet och där finns det vitala VTI. I grannkommunen Norrköping finns både sjöfartsverket och luftfartsverket. Vi har inget emot de nya arbetsuppgifter TFB får i proposition 50 men vidhåller att beredningen istället för att flytta in i nya lokaler i det överhettade Stockholmsområdet lokaliseras till Linköping.

Banan Mjölby-Väderstad

I proposition 1987/88: 50 föreslås att länsjärnvägarna också skall omfatta ett 50-tal banor där endast godstrafik förekommer. Det berör banan Mjölby-Väderstad. Föredraganden föreslår att på banor där det ej finns persontrafik och där SJ:s godstrafik är av obetydlig omfattning skall banverkets underhållsansvar upphöra och banan läggas ner tre år därefter. Detta förslag kan vi inte tillstyrka.

Många industrier har valt lokaliseringsort just på grund av närhet till järnvägen, så t. ex. Väderstadsverken som för att kunna sälja sin produktion är helt beroende av järnvägen. Antalet lastade vagnar rör sig kring 210 per år. Det kan tyckas litet i de stora sammanhangen men bilen är inget alternativ till just dessa vagnslaster. Lasterna av harvar och sladdar blir antingen för breda

eller för höga för att passa viadukter i Norge eller autobahn i Tyskland. Flera kunder begär också att få varorna per tåg.

Mot. 1987/88
T22

Vi är skeptiska till SJ:s policy att koncentrera sig på 200 s. k. nyckelkunder och att mer eller mindre vända övriga företag ryggen. Vi motsätter oss också tendensen att söka förmå företag på orter vid godsbanor, industrispar och andra sidolinjer att acceptera bilforsling till/från närmaste terminal vid huvudlinjenätet. Allt i syfte att helt rensa dylika linjer från tågrörelser för att sedan kunna riva upp dem.

Vi anser i likhet med centerens partimotion att ingen gods bana som kommunen vill bevara skall få läggas ner. Det är kommunen som bäst känner det lokala näringslivet och som drabbas om företag tvingas lägga ner.

Motala kommun

Östergötlands till storleken tredje kommun är Motala. Kommunen har ett par år i sträck påtalat för SJ att förbindelserna till och från Stockholm inte fungerar tillfredsställande. Vi önskar att SJ förbättrar tågtrafiken mellan Motala och Stockholm.

I sitt brev till SJ har Motala kommun också synpunkter på SJ:s remissförfarande. En av dessa synpunkter vill vi direkt vidarebefordra: "Remissen kommer i ett tidsläge, då resandetågplanen är så genomarbetad att endast detaljsynpunkter är meningsfulla." Vi anser att detta bör åtgärdas.

Färjetrafiken över Sommen

Vägförvaltningen föreslår att "Blåviksfärjan" skall dras in från allmänt underhåll. Länsstyrelsen i Östergötland uttalade 1986-12-05 att "inte någon sådan förändring skett som enligt 25 § väglagen skulle kunna utgöra grund för indragning av färjeleden. Vidare fordras enligt 25 § att en indragning endast medför ringa olägenhet för bygden. En indragning i detta fall medför istället avsevärda olägenheter för bygden. Ingen av lagens förutsättningar för indragning föreligger alltså enligt länsstyrelsens mening."

Hemställen

Med hänvisning till vad vi anført i motionen hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökat anslag till länsvägarna i Östergötland.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s banavdelning i Norrköping skall odelad vara kvar i Norrköping.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s marknadsregion i Norrköping odelat skall vara kvar i Norrköping.
4. att riksdagen beslutar att Transportforskningsberedningen förläggs till Linköping.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att godsbanan Mjölby-Väderstad skall vara kvar i drift så länge kommunen så önskar.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s förbindelser med Motala måste förbättras.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör sända ut sin resandetagplan på remiss till kommunerna i ett tidigare skede än vad som nu är fallet.

8. att riksdagen uttalar sig för att Blåviksfärjan mellan Torpon och fastlandet ej får dras in.

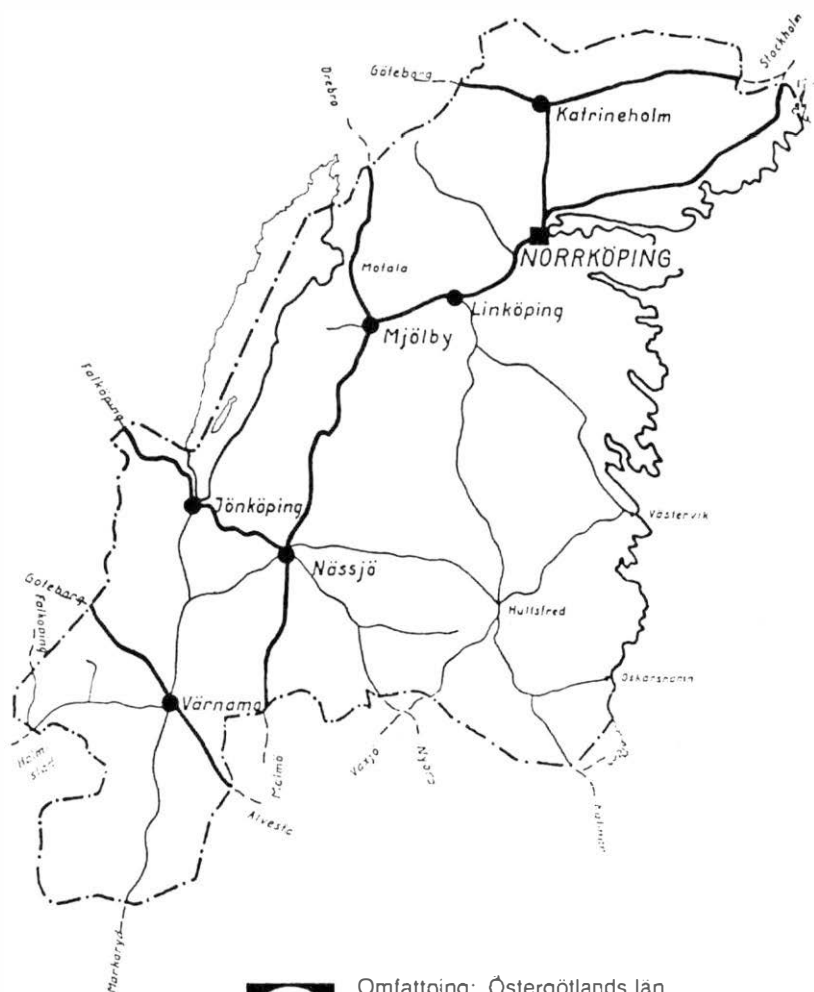
Stockholm den 29 januari 1988

Anna Wohlin-Andersson (c)

Marianne Karlsson (c)

Norrköpingsregionen

Nuvärlande



Omfattning: Östergötlands län
Jönköpings län
Södermanlands län (södra delen)
Kalmar län (norra delen)

