

Motion till riksdagen

1989/90:T225

av Elving Andersson m.fl. (c)

Anslags- och organisationsfrågor på trafikområdet

Inledning

I årets budgetproposition har huvuddelen av anslagen under kommunikationsdepartementets område brutits ut för särskild behandling framförallt i en särskild infrastrukturproposition i februari.

Redan förra året hävdade vi att de åtaganden som borde göras för att ge mening åt 1988 års trafikpolitiska beslut måste ligga på en betydligt högre ambitionsnivå. Vi utgår ifrån att regeringen – när den nu väljer att lägga en särskild proposition – verkligen presenterar kraftfulla satsningar som förmår bidra till en kraftig förbättring av kommunikationerna i vårt land samtidigt som trafiksektorns samlade belastning på miljön kan begränsas. I avvaktan på infrastrukturpropositionen, som vi självfallet kommer att granska mycket ingående, lägger vi nu förslag rörande vissa organisations- och anslagsfrågor som vi räknar med inte kommer att beröras i denna.

Centerns mål för trafikpolitiken

Centern vill utforma trafikpolitiken så att den leder fram till ett decentraliserat, miljövänligt, mindre sårbart, näringspolitiskt starkt, effektivt och konkurrenskraftigt samhälle.

Trafiken har en omfattande inverkan på vår miljö- och energipolitik. I en partimotion om trafiken och miljöfrågorna belyser centern utförligt flera av trafikens miljöaspekter. En framtidsytande trafikpolitik måste främja miljövänliga transportsystem som inte rubbar den ekologiska balansen. Transportsystemet måste i så stor utsträckning som möjligt baseras på rena och förnyelsebara energikällor.

En framtidsytande trafikpolitik måste beakta beredskaps- och sårbarhetsaspekter.

Transportpolitiken måste utformas så att den främjar ett decentraliserat näringsliv. Goda datakommunikationer, bra vägar och god postservice är nödvändiga för alla företag, oberoende av var de är lokaliserade. I vissa fall gäller detta också tillgång till vagnlasttrafik och/eller industrispår, flygplatser och hamnar.

Trafikpolitiken har en betydelsfull social roll. Kommunikationerna måste utformas så att de medverkar till att skapa goda levnadsförhållanden och bryta isoleringen för enskilda eller grupper av människor.

Infrastrukturpropositionen kommer såvitt vi känner till inte att belysa transportrådets roll. Rådet har alltmer kommit att utvecklas till en förvaltningsmyndighet för hantering av ärendetyper på trafikområdet som saknar annan naturlig hemvist. Rådets möjligheter att med kunnighet och auktoritet verka för samordning och utveckling av det svenska trafiksystemet synes idag begränsade. Rådets möjligheter att avväga konflikter mellan transportsektorn och andra samhällsintressen är om möjligt ännu mer begränsade. Detta är särskilt påtagligt när det gäller miljöaspekterna på trafiksystemets utveckling där transportrådet enligt vår mening saknar tillräcklig kompetens.

En särskild utredare har gjort en översyn över rådets organisation och arbetsuppgifter. Resultatet av denna översyn kommer enligt uppgift att presenteras i slutet av januari 1990. Enligt centerns mening är det angeläget att detta översynsarbete får utgöra en del i en vidare översyn av myndighetsorganisationen på kommunikationsområdet. Det förhållandet att regeringen nu tänker presentera ett samlat förslag rörande infrastrukturfrågorna gör en sådan vidgad översyn naturlig. Översynen, som enligt vår mening måste förankras parlamentariskt, bör bland annat belysa följande tre problemställningar:

- Kan transportrådets eventuellt kvarvarande funktioner av policykaraktär inordnas direkt i departementets verksamhet. Bortfallet av TPR:s delvis parlamentariskt sammansatta styrelse kan kompenseras genom vidgad användning av parlamentariska utredningar.
- Kan en bättre samordning åstadkommas mellan framförallt vägverket, banverket och trafiksäkerhetsverket. Dessa tre myndigheter har en central roll för utvecklingen av landtransporternas infrastruktur. Alla tre är lokaliserade till Borlänge vilket bör underlätta samordningen.
- Hur skall miljöaspekternas inverkan på trafikutvecklingen kunna stärkas. Trafikens kraftiga inverkan på miljön måste innebära att miljökompetensen förstärks i alla instanser som bereder trafikfrågor.

Transportstöd för Norrland (H2)

Under detta anslag utgår medel för stöd till persontransporter. Det är anställda vid industriföretag i stödområdet som kan få detta stöd. Enligt centerns mening bör stödet inte begränsas till anställda. Även egenföretagare bör kunna erhålla medel.

Köp av interregional persontrafik på järnväg (H 6)

Via transportrådet har upphandlats järnvägstrafik av interregional karaktär för 618 milj. kr.

TPR har också begärt att insatser görs för sammanlagt 50 milj. kr. för att köpa tågtrafik på sträckan Gävle-Avesta-Krylbo-Örebro (23 milj. kr.), fjärranslutningar m.m. i Värmland (7 milj. kr.) samt förbättrad nattågstrafik på övre Norrland (20 milj. kr.). Regeringen har dock inte följt TPR:s förslag.

Därutöver har rådet redovisat följande sju sträckor där offert begärts från SJ men där något köp ej kommit till stånd:

Sträcka	antal tåg
Mora-Borlänge	2
Örebro-Mjölby	2
Västerås-Katrineholm-Mjölby	3/8
Eskilstuna-Södertälje	1
Uddevalla-Herrljunga-Borås	2/3
Falköping-Nässjö	4
Kristianstad-Hässleholm	6

Offerten innebär att SJ erbjuder sig att driva trafiken för 50 milj. kr.

På följande sträckor har ingen offert begärts av TPR:

Östersund-Sundsvall

Umeå-Vännäs

Blekinge kustbana

Göteborg-Borås

Kostnaderna för att bedriva trafik på dessa fyra sträckor uppskattas till ca 40 milj. kr.

Enligt vår mening är det angeläget att persontrafiken kan upprätthållas på huvuddelen av de ovan redovisade sträckorna. Vi anser därför att transportrådet snarast bör få ett bemyndigande att inom ramen av ytterligare 140 milj. kr. företa en utvidgad upphandling. Om möjligt bör upphandling klaras av så att den kan beaktas i tågplan 90. Om detta inte är möjligt bör trafiken kunna inledas så snart de tekniska förutsättningarna föreligger.

Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg (H 7)

Vårt tidigare krav att de medel som tillförs länshuvudmännen via detta anslag endast skall få användas för trafik på järnväg kvarstår. Centern kan inte acceptera att medlen används för att lägga ner tågtrafik och ersätta denna med bussar.

Omklassificering av järnvägssträckor

Sedan riksdagen fattade beslut om uppdelning av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar har det förekommit ansatser att vilja föra över vissa sträckor från den ena kategorin till den andra. Det är i första hand vissa stomjärnvägar som föreslås övergå till att bli länsjärnvägar. Redan när riksdagen beslutade om denna indelning hävdade vi att klassificeringen som stomjärnväg måste åtnjuta ett mycket kraftigt skydd om det skall vara någon långsiktig mening med åtgärden. Vi anser att denna ståndpunkt har fått ökad tyngd i och med att ytterligare insatser för att utveckla infrastrukturen förbereds. Mot denna bakgrund bör det läggas fasta regler som innebär att omklassificering av en järnvägssträcka endast ska kunna ske genom riksdagsbeslut.

Bohusbanan

Den allvarliga miljösituationen i Västsverige gör det särskilt angeläget att i denna landsdel förstärka järnvägens ställning så att den kan ta över

transportarbete från landsvägen. Av detta skäl bör Bohusbanan återföras till stombjörnvägsnätet. Banan bör också förlängas och genom en bro över Svinesund anknytas till det norska järnvägsnätet. En enligt detta förslag utbyggd Bohusbana skulle tillsammans med järnvägen till Norge över Dalsland utgöra ett attraktivt alternativ för en stor del av den norska gods- och persontrafik som idag går på E6.

Mot. 1989/90
T225

Beräkningsmodell för trafikinvesteringar

Det är angeläget att en ny modell för beräkningar av den samhällsekonomiska nyttan av olika investeringar och vid beslut om upphandling av järnvägstrafik snarast kan utarbetas. Det saknas idag relevanta beräkningsmodeller för att göra en fullständig samhällsekonomisk analys av olika investeringar. Generellt kan man påstå att miljökostnader/miljövinster inte väger tillräckligt tungt, då t.ex. lönsamheten av investeringar i nya järnvägar undersöks. Det är angeläget att regeringen nu tar initiativ för att åstadkomma nya beräkningsmodeller.

SJ:s soliditetsmål

Hösten 1989 aktualiserades frågan om SJ:s soliditetstal i riksdagen (TU 1989/90:12). Enligt centerns mening är det rimligt att en ny bedömning av SJ:s soliditetstal nu kommer till stånd under den kraftiga investeringsfas som man kommer att befinna sig i de närmaste åren. Det är angeläget att regeringen snarast presenterar underlag och förslag med inriktning mot ett lägre soliditetstal.

Sverige, Norden och EG

Inom ramen för det översynsarbete som föregick regeringens trafikpolitiska proposition gavs vissa positionsbestämningar, bl.a. beträffande Sverige och EG. Utvecklingen i EG kommer att ha stor betydelse för utvecklingen också i vårt land. Det är därför nödvändigt för oss att vi noga följer utvecklingen och även aktivt deltar i transportdebatten för att nå ekonomisk effektivitet och jämlikhet med EG-länderna.

Det är också viktigt att de nordiska länderna kan samordna sin trafikpolitik för att därefter gemensamt marknadsföra miljövänliga transportsystem. Sverige bör därför ta initiativ i detta syfte i nordiska sammanhang.

Sveriges kontinentförbindelser

Enligt centerns mening måste en mer allsidig belysning av Sveriges kontinentförbindelser nu komma till stånd. Det utredningmaterial som hittills har presenterats har helt varit inriktat på frågan om en Öresundsbro. En sådan är enligt centerns mening omöjlig att acceptera av miljöskäl.

De kraftiga politiska förändringarna i Östeuropa hösten 1989 bör enligt vår mening nu vägas in i bedömningen hur och var Sveriges transporter till kontinenten ordnas bäst. De politiska lättnaderna och utvecklingen mot marknadsekonomi och ökat handelsutbyte i Öst- och Centraleuropa kan

också innebära att hittills stängda kommunikationsleder öppnas i betydande utsträckning.

Enligt centerns mening bör ett studium av Sveriges kontinentförbindelser utifrån dessa nya förutsättningar nu komma till stånd.

Mot. 1989/90
T225

Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar (C4)

Från detta anslag beviljas medel för förtida utbyte av lastbilar och bussar till nya fordon som uppfyller de nya och strängare krav på reningsutrustning som kommer att gälla från 1994. I vår partimotion om trafik och miljö (1989/90:c022) föreslår vi att kraven på rening skall tidigareläggas till 1992 och att dessa medel ska användas för att stimulera införandet av nya bränslen. Om vårt huvudkrav ej tillgodoses anser vi att detta anslag också skall kunna utgå till byte av motor eller montering av reningsutrustning i befintlig fordonspark. Detta bör ges regeringen till känna.

Luftfart

Åttiotalet har inneburit en mycket kraftig expansion av luftfarten. Trafikutvecklingen har genomgående överträffat prognoserna. Den stora ökningen hade inte varit möjlig om inte flyget samtidigt ändrat karaktär. Det var tidigare ett transportmedel för ämbets- och affärsmän. Idag har vi något som börjar likna ett folkflyg.

Ett väl fungerande flygnät är en viktig del av nationens infrastruktur. Inrikesflyget utgör ett viktigt komplement till vägar och järnvägar inte minst ur regionalpolitisk synpunkt. Den kraftiga expansionen av det s.k. regionalflyget är värdefull ur denna aspekt. Det har inneburit att många orter med svåra kommunikationsförhållanden ifråga om vägar och järnvägar har blivit mer lättillgängliga. För ett land med Sveriges geografiska läge är det naturligt att utrikes- och charterflyg spelar en framträdande roll för affärs- och rekreationsresande.

Det finns idag inga tydliga tecken som förebådar något allmänt trendbrott för flygets utveckling under nittiotalet. Den växande trängseln i luftrummet över Västeuropa skulle möjligen kunna dämpa utvecklingen.

För det svenska inrikesflyget innebär introduktionen av snabbtåg en ny konkurrenssituation för flyget. Med nu planerade hastigheter för tågtrafiken gäller detta åtminstone för sträckor på upp till 60 mil. I nästa utvecklingsfas med höghastighetståg blir konkurrenssituationen förändrad även på avsevärt längre sträckor.

Flygets miljöpåverkan

Flygets miljöpåverkan har kommit att uppmärksammas alltmer. Centern har verkat för att den inrikes flygtrafiken belägges med miljöskatt vilket också har genomförts. Internationella överenskommelser förhindrar att motsvarande uttag görs av den internationella trafiken. Det är angeläget att Sverige i internationella sammanhang aktivt verkar för att sådana hinder för miljöarbetet undanröjes.

Arlanda flygplats utgör centrum för Sveriges internationella flygtrafik. Arlanda är också ett s.k. nav för den inrikes flygtrafiken. Det innebär att en stor mängd flygpassagerare som inte har Stockholm som mål/start måste byta flyg på denna flygplats. Antalet inrikes transferpassagerare på Arlanda var 1988 ca 900 000 av totalt ca 7,5 miljoner inrikespassagerare. Arlanda har redan idag nått sitt kapacitetstak under högtrafiktimmarna under morgon och kväll. Utbyggnaden av en tredje bana är ett sätt att lösa detta problem. Det kommer dock att ta åtskilliga år ännu innan denna nya bana kan börja användas. Därför måste andra lösningar sökas redan nu. En möjlighet är att låta en eller två flygplatser i Mellansverige fungera som alternativa nav i det inrikes flygnätet framförallt under högtrafiktimmarna. Det skulle också vara möjligt att låta någon flygplats i övre Norrland utvecklas till inrikesnav för denna landsdel.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär en parlamentariskt förankrad översyn av myndighetsorganisationen på kommunikationsområdet enligt de riktlinjer som anges i motionen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande användning av persontransportstöd för Norrland (anslag H 2) även för egenföretagare,

3. att riksdagen till H 6 Köp av interregional persontrafik på järnväg anvisar 140 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 758 000 000 kr. att användas för uppköp av trafik på de sträckor som anges i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande användningen av anslaget H 7 Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg,

5. att riksdagen beslutar att omklassificering av järnvägssträckor skall ske genom riksdagsbeslut.

6. att riksdagen beslutar att Bohusbanan skall återföras till stomjärnvägsnätet.

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande Bohusbanans utveckling,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ny beräkningsmodell för trafikinvesteringar enligt de riktlinjer som anges i motionen.

9. att riksdagen hos regeringen begär förslag till justering av SJ:s soliditetsmål i enlighet med vad som anges i motionen.

10. att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag om utformningen av Sveriges kontinentförbindelser i enlighet med vad som anges i motionen.

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande användningen av anslaget C 4 Bidrag till reningsutrustning på nya lastbilar och bussar.

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande miljöavgifter på internationell flygtrafik,

Mot. 1989/90
T225

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande utvecklingen av alternativa nav för den inrikes flygtrafiken.

Stockholm den 24 januari 1990

Elving Andersson (c)

Rune Thorén (c)

Anders Svärd (c)

Karin Starrin (c)

Hugo Andersson (c)