

Motion till riksdagen

1987/88:T46

av Ulla Orring (fp)

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

Förutsättningarna för att målet om en balanserad och positiv utveckling av hela landet skall uppnås, hör nära samman med fungerande kommunikationer. Ett utvecklat transportnät är därför en av de främsta förutsättningarna för att tillvarata resurserna i norra Sverige. Näringspolitiskt har den norra landsdelen en avgörande betydelse och bidrar till ca 20 % av landets samlade exportvärde, trots att vidarefördelning oftast ligger i andra delar av landet. Vidare exporteras vattenkraft för nära 10 miljarder kr. Norrland, som har 58 % av landets yta, är glest befolkat med endast 14 % av landets totala befolkning. Behovet av goda kommunikationer är därför kraftigt uttalat. Trafik- och regionalpolitik måste samordnas.

Det behövs en god infrastruktur för att tillfullo bruka de tillgångar i form av både naturresurser och mänskligt kapital som Norrland erbjuder.

Det handlar inte enbart om nord-sydkommunikationer — visserligen mycket väsentligt för ett land som Sverige med ett avstånd på 160 mil mellan nord och syd — utan minst lika viktigt är landets tvärkommunikationer. För Norrlands del utgör även kommunikationerna till Norge och Finland en viktig komponent för utveckling av regional balans.

I proposition 1987/88:50 Trafikpolitik inför 90-talet framhålls att transportsystemet skall byggas upp så att det bidrar till regional balans. Citat: "Det regionalpolitiska delmålet måste emellertid stå i samklang med de överordnade regionalpolitiska målen. Åtgärder inom trafikpolitikens område för att förbättra den regionala balansen måste därför syfta till att stödja det som görs inom regionalpolitiken som helhet".

De konsekvenser som emellertid kan bli av propositionens förslag leder ej entydigt till målet om regional balans. Tvärtom kan innebörden bli fortsatt avfolkning av framför allt Norrlands inland, om förslaget att staten genom Banverket skall ta ansvar för underhållet så länge en huvudman — dvs. länstrafiken — driver trafik av *minst fem dubbelturer per dag* vinner bifall. Det framhålls visserligen att kravet på trafikutbud kan sättas ned beroende på godstrafikens omfattning. Men hur högt kommer kraven att ställas och var fattas besluten? Inte någon av de nu föreslagna trafiksträckorna i Västerbotten, som skall ingå i länsjärnvägsnätet, Storuman — Hällnäs, Jörn — Arvidsjäuroch Bastuträsk — Skellefteå uppnår i dag det uppställda målet i propositionen om fem dubbelturer. Förslaget är en ren orimlighet med tanke på det glest befolkade inlandet. På 25 år har 22 000 människor flyttat söderut i brist på arbetstillfällen.

Den nu verksamma skogs- och gruvindustrin har tillsammans med andra näringsgrenar ett stort behov av järnvägen som ett effektivt transportsystem även ur miljö-

och trafiksäkerhetssynpunkt. En del företag, bl. a. SCA och Domänverket, har till och med investerat i särskilda terminaler i anslutning till järnvägen. Om inte staten genom Banverket kan garantera underhåll för länsjärnvägarna oavsett persontrafikens omfattning riskeras att även all godstrafik måste upphöra och i stället kommer att överföras till lastbilar och vägtransporter. Under år 1987 transporterades 16 lastvagnar från Storuman järnvägsstation. Om denna transport skulle upphöra blir resultatet att 55 lastbilar varje dag behövs för att transportera godset, bl. a. timmer, per landsväg till kusten och industrin.

Riksdagen bör därför avvisa kravet om ett visst antal dubbelturer som grund för statsbidrag för underhåll av länsjärnvägarna. Ansvar för underhållet bör även framdeles åvila staten genom Banverket och ej ingå i det särskilda anslaget för länsjärnvägar.

Vägar

Både ett fungerande järnvägs- och vägsystem krävs för regional balans. För behovet av en tillfredsställande samhällsfunktion kan endera systemet endast i vissa fall ersätta varandra. Oftast handlar det däremot om ett komplement. Om vi vill utveckla Norrland ställs krav på förbättrade och utvecklade kommunikationer, ej avvecklade. Norrlandsläns behov av standardhöjning av länsvägar och även åtgärder för viss bärighetshöjande upprustning av broar omfattas även av Västerbottens län.

Omkring 75 % av allt resande uttryckt i personkilometer sker på vägarna med bil. Större delen av biltrafiken sker på landsbygden. I glesbygden finns alltför ofta inget annat alternativ för att ta sig fram till arbetsplatsen, till skolan, till butiken. Det går inte att planera ett transportsystem utan bilar. Behovet av en god vägstandard framstår som nödvändig inte minst ur trafiksäkerhetssynpunkt. Anslaget för länsvägar och för ökad bärighet bör för Västerbottens del uppräknas med 10 milj. kr, vilket kan ske genom omfördelning av de medel som föreslås för trafikpolitiken inför 90-talet. Riksdagen bör vidare avvisa förslaget om ett gemensamt anslag för länsvägar, länsjärnvägar m. m.

Hemställan

Med hänvisning till vad som framförts hemställer jag

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kravet om ett visst antal dubbelturer för statsbidrag till länsjärnvägars underhåll,
2. att riksdagen beslutar att ansvaret för underhåll av länsjärnvägar även framledes skall åvila staten genom Banverket,
3. att riksdagen beslutar att ett gemensamt anslag för länsjärnvägar, länsvägar m. m. ej skall inrättas,
4. att riksdagen uttalar att vid fördelning av de medel som i den trafikpolitiska propositionen föreslås inför budgetåret 1988/89 tilldelas Västerbotten bör tilldelas ytterligare 10 milj. kr. för länsvägar samt andra vägar och för bärighetsprojekt.

Stockholm den 28 januari 1988

Ulla Orring (fp)

Mot. 1987/88
T46