

Motion till riksdagen

1989/90:T505

av Martin Olsson m.fl. (c)

Snabbtåg Stockholm–Sundsvall

En snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Sundsvall skulle enligt den gjorda utredningen få en mycket positiv effekt på utvecklingen längs södra norrlandskusten och skulle även bidra till att markant öka tågåkandet, vilket skulle få värdefulla miljö- och trafiksäkerhetseffekter. Trots tidigare positiva uttalanden om att inom de närmaste åren kunna genomföra detta snabbtågsprojekt synes nu råda ganska stor ovisshet om det kommer att genomföras. Vi vill därför på nytt ta upp denna fråga motionsledes. Vi anser nämligen att det är synnerligen viktigt att detta snabbtågsprojekt genomförs inom de närmaste åren. Ett riksdagsuttalande om detta är erforderligt.

Södra Norrland behöver stärkas

Befolkningsutvecklingen i såväl Gävleborgs som Västernorrlands län har varit den svagaste i landet under 1980-talet. Utvecklingen har ännu inte brutits. Visserligen redovisar båda länen – liksom alla övriga – befolkningsökning under 1989, men det är att märka att Västernorrland har procentuellt den minsta ökningen av alla län och att även Gävleborg ligger långt under riksgenomsnittet. De regionalpolitiska insatser som gjorts i dessa båda län har varit allt för blygsamma och det är därför av största vikt att olika och kraftfulla insatser görs för att förbättra förutsättningarna för näringslivs- och annan utveckling. Bl.a. skulle väsentliga förbättringar av infrastrukturen vara av stor betydelse.

Snabbtågsförbindelse för en positivare utveckling

Den utredning om snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Sundsvall som initierats av berörda kommuner och länsstyrelserna i Gävleborg och Västernorrland har visat att snabbtågen skulle innebära att förutsättningarna för utvecklingen i dessa regioner skulle förbättras avsevärt. Genom att kommunikationerna mellan orterna i området mellan dessa och Uppsala-Stockholmsområdet blir förbättrade, snabba och även i övrigt väl fungerande, ökas förutsättningarna för näringslivets utveckling.

Dessutom skulle arbetsmarknaderna förbättras. Nu är flera av de enskilda kommunernas arbetsmarknader för små och mer eller mindre skevt sam-

mansatta. Många människor har därför till följd av dålig trafikstandard till angränsande kommuner fel arbetsuppgifter eller inget arbete alls samtidigt som de kanske skulle behövas i grannkommunen med efterfrågan på arbetskraft inom andra yrkesgrupper. Med snabbtåg skulle det bli betydligt större möjligheter att arbetspendla mellan två orter eller kommuner längs denna järnväg. Med förbättrade kommunikationer skulle också företagen kunna samverka bättre och få vidgade marknader.

Miljö- och trafiksäkerhetsvinster

För närvarande dominerar personbilstrafiken förflyttningarna längs södra norrlandskusten mellan orterna där och ned till Mälardalen med negativa konsekvenser för miljö och trafiksäkerhet. Med snabbtåg skulle enligt utredningen betydande resflöden flyttas över till tåg, vilket skulle förbättra såväl miljön som trafiksäkerheten. Snabbtåg på denna sträcka skulle inte enbart förbättra resemöjligheterna längs kusten utan även för områdena norr och väster om ostkustbanan och över huvudtaget öka järnvägstrafikens förutsättningar i Norrland. Dessutom borde snabbtågen både kunna konkurrera med flyget och genom anknypning till Arlanda och Midlanda bli ett värdefullt komplement till flyget.

Riksdagsmotioner både 1988 och 1989

1988 väckte undertecknade Olsson och Björk en motion om tidigareläggning av snabbtågsprojektet och 1989 deltog vi i en fempartimotion (1988/89:T562) med motsvarande krav. Med anledning av den senare motionen skrev trafikutskottet (1988/89:TU16) i våras att banverket "uppgett att projektet är högt prioriterat" och att SJ för sin del är "berett att sätta in den vagnmateriel som krävs". Enligt trafikutskottet stod det klart att snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall skulle få stor betydelse för kommunerna längs norrlands kusten, och utskottet utgick från "att banverket vid sin samhällsekonomiska prövning av projektet beaktar de regional- politiska effekterna." Motionen avslogs därmed och något tillkännagivande till regeringen gjordes alltså inte.

Genomförande av detta och andra projekt är givetvis beroende av vilka investeringsramar som ges. Centerpartiet har vid flera tillfällen (senast i res. 21 fogad vid betänkandet 1988/89:TU16) krävt att medelsramen för banverkets nyinvesteringar under 1990-talet borde vara 40 miljarder kronor i stället för enbart 10 miljarder kronor som majoriteten fastställt. Självklart hade förutsättningarna för att inom en nära framtid genomföra snabbtågsprojektet varit mycket bättre om centerpartiets högre investeringsram fått gälla, eftersom det inrymdes inom den ramen.

Mot bakgrund av trafikutskottets uttalande i våras förvånade det att det enligt SJ:s under hösten publicerade redovisning över planer fram till sekelskiftet tycks vara mycket tveksamt om det blir snabbtåg mer än på sträckan Stockholm – Gävle.

Med hänsyn till vikten av att få klarhet om planerna ställde undertecknad Olsson i november 1989 en fråga (1989/90:243) till kommunikationsministern om vilka åtgärder regeringen avsåg att vidta för att den planerade

snabbtågsförbindelsen skulle komma till stånd. Kommunikationsministerns svar innehöll egentligen endast att regeringen inte avsåg att vidta några som helst åtgärder.

Mot. 1989/90
T505

Behövs ett riksdagsuttalande

Mot bakgrund av riksdagsbehandlingen av ärendet, frågesvaret och osäkerheten om SJ:s och banverkets planer kommer att innebära erforderliga satsningar för att snabbtågsförbindelsen på hela sträckan Stockholm – Sundsvall genomförs inom de närmaste åren, behövs ett klart riksdagsuttalande. Ett annat väsentligt skäl för detta uttalande är vikten av denna satsning ur regionalpolitisk synpunkt för de berörda länen och kommunerna och att dessa bör få klarhet om vad som planeras och vad de själva skall planera för. Det behövs någon form av "öronmärkning" av medel för detta projekt som samtidigt skulle innebära att samhället tar en del av det regional- politiska ansvar som denna hårt drabbade del av vårt land har rätt till och så stort behov av.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om genomförande av snabbtågsprojektet Stockholm – Sundsvall.

Stockholm den 15 januari 1990

Martin Olsson (c)

Gunnar Björk (c)

Karin Starrin (c)