

Motion till riksdagen 2006/07:T300

av **Agneta Lundberg m.fl. (s)**

Skogslänskommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att man vid prioritering mellan olika infrastrukturobjekt tar hänsyn till såväl regionalpolitiska som sociala skäl, vid sidan av de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att se över konkurrenslagstiftningen så att den inte utgör ett hinder för en effektiv regionalpolitik.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av bra vägar för att den växande turistnäringen ska kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring i skogslänen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ta större hänsyn till de tunga transporterna vid fördelning av väganslag både till drift och investeringar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av utökade insatser för drift och underhåll av vägnätet i skogslänen med målet att alla landets statliga vägar ska kunna hållas öppna året om.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om standarden på det nationella stamvägnätet i skogslänen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ge godstrafiken en betydligt högre prioritet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utveckla ett bra nät av kombiterminaler.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den som får rätt att bedriva tågtrafik på en sträcka också åläggs att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser.

Fel! Okänt namn på

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten och regionerna gemensamt bör utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår och integreras med den regionala och interregionala busstrafiken.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hela landet snarast måste få tillgång till teleförbindelser som klarar att överföra stora datamängder med hög hastighet.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten även fortsättningsvis måste ta ansvar för att upprätthålla både en god postservice och en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att staten måste ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om samordning av de olika trafikslagen.

¹ Yrkande 2 hänvisat till NU.

Kommunikationer för utveckling i hela landet

En viktig förutsättning för att få en positiv utveckling i en region är att det finns grundläggande service i form av vägar, järnvägar, flyg, post och telekommunikationer. Denna grundläggande service måste tillkomma alla delar av landet på likvärdiga villkor. Vid prioritering mellan olika infrastrukturprojekt är det viktigt att man inte bara tar hänsyn till samhällsekonomiska kalkylmodeller, utan också väger in såväl regionalpolitiska som sociala skäl. Målet måste vara att skapa ett ”rundare Sverige”, tillgängligt för alla, på alla kommunikationsområden.

Likaså är det viktigt att skapa en trafikmiljö med bättre tillgänglighet, där också kollektivtrafikfordonen anpassas så att alla har möjlighet att resa.

Den politiska styrningen av uppbyggnaden av landets infrastruktur måste stärkas, utan att därför förlora de fördelar som konkurrensen kan ge. Det måste bli mindre lönsamt att bara ”plocka russinen ur kakan”. Därför måste konkurrenslagstiftningen ses över, så att den inte förhindrar en effektiv regionalpolitik.

Väg

De människor och företag som verkar i skogslänen måste ha en vägstandard som är likvärdig med övriga landet. Med tanke på den stora andelen basindustri, som är beroende av råvarutransporter från inlandet och av goda transportmöjligheter för de färdiga produkterna, är detta viktigt både för skogslärens utveckling och för landets exportinkomster.

Även den växande turistnäringen är beroende av bra vägar för att kunna fortsätta att utvecklas som en viktig basnäring, främst i glesbygden. Ett bra vägnät är därför en grundförutsättning för en fortsatt positiv utveckling av turismen i skogslänen.

Trots detta finns landets sämsta vägar i skogslänen. Standarden är så dålig på många håll att en stor del av vägnätet måste stängas av under långa tider varje år. Detta beror delvis på besvärliga markförhållanden, men framför allt beror det på brister i det hittillsvarande sättet att fördela väganslagen.

Med tanke på skogsindustrins oerhörda betydelse för landet är detta en brist som måste åtgärdas omedelbart, särskilt som den moderna skogsindustrin är helt beroende av färsk råvara för att kunna upprätthålla hög kvalitet och högt förädlingsvärde. Det borde vara självklart att vägarna ska kunna hållas öppna året om. Vi menar därför att man måste ta betydligt större hänsyn till de tunga transporterna i skogslänen vid fördelning av väganslag till drift och till investeringar.

Satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion är mycket positiv för vägnätet i skogslänen, men tyvärr inte tillräckligt för att vi ska uppnå samma vägstandard som i övriga landet. Ytterligare insatser behöver göras så att vägarna i hela landet kan hållas öppna året runt. Det är ett minimikrav om

Fel! Okänt namn på

skogslänens företag ska kunna konkurrera på samma villkor som sina internationella konkurrenter.

Det är också nödvändigt att förstärka anslaget till drift och underhåll av grusvägar för att inte de positiva effekterna av satsningen på bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion ska gå förlorade.

Också riks- och Europavägarna i skogslänen måste hålla en god standard för att näringslivet ska kunna vara konkurrenskraftigt. Det får inte vara så att det avståndshandikapp som företagen i skogslänen har förvärras ytterligare av en undermålig standard på de Europavägar som leder genom skogslänen. Det är nödvändigt att vägnätet håller en fullgod standard. De besvärliga flaskhal-sar som finns på Europavägarna i skogslänen måste därför snarast byggas bort.

Järnväg

Trots de stora satsningar som görs i järnvägsinfrastruktur är många järnvägssträckor i skogslänen i stort behov av upprustning. Med en högre kvalitet på infrastrukturen förbättras starkt möjligheterna till en utvecklad järnvägstrafik som i sin tur förbättrar människors möjligheter att pendla till arbete och studier. Ett utvecklat järnvägsnät förbättrar också industrins möjligheter att frakta godset på järnväg. Vi tror dock inte att det räcker att staten satsar på att utveckla infrastrukturen. Staten måste också ta ansvar för att upprätthålla en väl fungerande järnvägstrafik.

Näringslivets behov av snabba och effektiva transporter har ökat snabbt under senare år. Av miljöskäl är det ytterst angeläget att en så stor andel som möjligt av godstrafiken går på järnväg och inte läggs på lastbil. Det är därför nödvändigt att man vid fördelningen av anslag till järnvägsinvesteringar ger godstrafiken en betydligt högre prioritet än vad som tidigare gjorts. Det är också nödvändigt att utveckla ett bra nät av kombiterminaler som kan utgöra omlastningsplatser för gods fraktat på landsväg till fortsatt frakt på järnväg eller med sjöfart.

Ett problem när det gäller godstransporter på järnväg är de mycket snabbt stigande priserna och den ovilja som finns hos tågoperatörerna att över huvud taget bedriva godstrafik på vissa orter. Detta är ett stort bekymmer såväl från regionalpolitisk som från miljöpolitisk synpunkt. Det finns därför anledning att överväga åtgärder från samhällets sida för att upprätthålla en fungerande godstrafik på järnväg i hela landet.

Tack vare stora satsningar på regionaltåg och snabbtåg har järnvägstrafiken de senaste åren haft stor betydelse för den regionala utvecklingen. Trots det kan man konstatera att utvecklingen av större arbetsmarknadsregioner hämmas av alltför höga pendlingskostnader och bristfälligt trafikutbud på många sträckor. Det är uppenbart att kopplingen mellan infrastruktursatsningar och trafikering måste stärkas. I ett framtida trafiksystem måste infrastruktursatsningarna följas upp med väl fungerande trafikering som byggs upp från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Det är viktigt att skapa ett sammanhållet

trafiksystem som dels ger förbättrade pendlingsmöjligheter och regionförstoring, dels ger goda tågförbindelser till övriga regioner i landet.

Om detta ska vara möjligt i framtiden måste den som får rätt att bedriva trafik på en sträcka också åläggas att upprätthålla en väl fungerande tågtrafik till rimliga priser. En sådan trafik måste läggas upp och planeras i samråd med trafikhuvudmännen i de län som berörs av trafiken. De berörda länen måste ha ett avgörande inflytande på hur tågtrafiken ska utformas när det gäller tidtabeller, turtäthet och övrigt serviceutbud.

För att kunna utveckla hela landet är det nödvändigt att ta till vara den utvecklingskapacitet som ligger i den stora satsning på järnvägsinfrastruktur som nu genomförs. Därför måste staten och regionerna gemensamt utarbeta långsiktiga strategiska trafikförsörjningsprogram som kopplas till de regionala utvecklingsprogrammen.

Det är viktigt att samordning sker mellan olika operatörer och att tågtrafiken samlas till ett trafiksystem där all interregional och regional tågtrafik ingår. Ett sådant trafiksystem måste även integreras med den regionala och interregionala busstrafiken för att bli optimalt.

IT

Den moderna informationstekniken ger skogslänen helt nya utvecklingsmöjligheter genom att många verksamheter inte längre är geografiskt bundna till vissa orter. En förutsättning för att den moderna teknikens möjligheter ska kunna tas till vara är att hela landet får tillgång till den nya tekniken på likvärdiga villkor och till avståndsberoende taxor. När nu marknaden sviktar måste staten ta ett ansvar och styra utbyggnaden av höghastighetsnät för datakommunikation på ett sådant sätt att hela landet ges likvärdiga utvecklingsmöjligheter. Detta måste gälla såväl det fasta nätet som det nät som nu byggs upp för mobil datakommunikation. Det är viktigt att de som tilldelats 3 G-licenser inte ges tillfälle att smita från sina åtaganden när det gäller täckningsgrad. En god geografisk täckning med hög kommunikationshastighet i hela landet måste vara ett oavvisligt krav.

Post

Människors behov av postens tjänster har förändrats mycket snabbt under senare år. Eftersom de flesta betalningar numera sker automatiskt eller med giro har människors behov av att besöka posten minskat kraftigt. Dessutom tar elektronisk post och annan ny teknik över alltmer av postgången. Trots det är det oerhört viktigt att postservice och betalnings- och kassaservice kan upprätthållas i hela landet. Det är en mycket viktig princip att alla människor ska ha tillgång till både postservice och väl fungerande betalnings- och kassaservice oavsett var i landet man bor. Särskilt småföretagare i glesbygden är

Fel! Okänt namn på

beroende av att kassaservicen fungerar på ett bra sätt. Staten måste därför även fortsättningsvis ta ansvar för att upprätthålla både en god postservice och en väl fungerande betalnings- och kassaservice i hela landet.

Flyg

Sverige har i jämförelse med andra länder genomfört den mest omfattande avregleringen av flygmarknaden, sedan samtliga linjer för inrikesflyg öppnades för fri konkurrens 1992. Avregleringen har fungerat relativt väl på några få högtrafikerade linjer men har också lett till att priserna på vissa sträckor stigit kraftigt, samtidigt som utbudet försämrats avsevärt. Man kan också konstatera att flygpriserna till mindre orter i Sverige är avsevärt dyrare än i exempelvis Finland, trots att förhållandena torde vara väldigt likartade. De höga flygpriserna och den låga turtätheten får starka negativa konsekvenser för näringslivets tillväxtförutsättningar och privatpersoners möjligheter till resande. De negativa effekterna ökar dessutom i takt med att snabba persontransporter blir en grundförutsättning för en växande del av näringslivet. Exempelvis hade många av de företagsetableringar, som på senare år skett i inlandet av IT-baserade och avståndsberoende tjänsteföretag, varit omöjliga att genomföra utan en tillräcklig närhet och tillgång till flygtransporter. Erfarenhetsmässigt minskar således inte behovet av fysiska kommunikationer i takt med att telekommunikationerna förbättras. I stället ökar det strategiska värdet av att förbättra förutsättningarna på persontransportområdet generellt.

Enligt vår mening måste staten ta ansvar för att hitta ett system som innebär att trafiken kan upprätthållas på olönsamma linjer som är viktiga från regionalpolitisk synpunkt.

Samordning

För att en god kommunikationsstandard ska kunna upprätthållas krävs en samordning mellan bil-, buss-, järnvägs- och flygtrafik. Detta tycks inte vara möjligt med dagens system, där varje företag fastställer egna turlistor, egna taxor och svarar för den egna informationen. Det är angeläget att de olika trafikföretagens informationssystem kopplas ihop och förbättras, så att konsumenterna lättare kan hitta de förbindelser som bäst motsvarar deras behov. Detta är särskilt angeläget i skogslänen, där avstånden är stora och ett enskilt trafikslag sällan har en tillräckligt hög servicegrad för att ensamt kunna fylla konsumenternas behov. Rikstrafiken bör därför ges ett tydligt uppdrag att verka för att samordna olika kollektivtrafikslag.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 25 oktober 2006

Agneta Lundberg (s)

Peter Hultqvist (s)

Ann-Kristine Johansson (s)

Raimo Pärssinen (s)

Lars U Granberg (s)

Britta Rådström (s)

Berit Andnor (s)