

Motion till riksdagen 2005/06:T212

av **Lennart Fremling m.fl. (fp, m, kd, c)**

Trafiken i Dalarna

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att i praktiken genomföra de sedan länge beslutade trafikpolitiska principerna i stället för att se till att staten får en viss skatteintäkt från transportsektorn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att ta bort monopolregler inom järnvägssektorn.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att kapaciteten för järnvägsspåren mellan Falun och Borlänge behöver ökas.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om förbättringar av Dalabanan, utvidgat till järnvägen från Mora och från Falun via Borlänge och Sala till Uppsala, Arlanda och Stockholm.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om utbyggnad av riksväg 70 nordväst om Sala, den s.k. Salaproppen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om vikten av att tillgodose behovet av transportkapacitet för turismen i Dalarna, särskilt Sälenområdet och Idre-Grövelsjöfjällen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om behovet av att förenkla de olika regelsystem som komplicerar trafiken för näringslivet och enskilda personer.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om bättre långsiktighet och samordning mellan kollektivtrafiken med tåg och buss, som delvis finansieras av staten genom Rikstrafiken.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anføres om att framtidens fordonsbränslen skall vara miljövänliga och tillväxtskapande.

Fel! Okänt namn på

Motivering

År 1963 fick vi nya trafikpolitiska principer, som var bra. De byggde på samhällsekonomiska kalkyler och konkurrens på lika villkor. Det stora problemet var att principerna aldrig genomfördes. Kostnaderna för miljöskador, trafikolyckor och trängsel fick aldrig slå igenom i prissättningen.

Likartade trafikpolitiska principer beslutades därefter av riksdagen 1979, 1988 och 1998. Främst gäller det att prissättningen ska följa samhällsekonomiskt beräknade marginalkostnader och att man i huvudsak ska ha en fri marknad inom transportsektorn.

I den transportpolitiska proposition som vi behandlade våren 1998 och som ligger till grund för nu gällande principer framhöll regeringen:

”Regeringen är medveten om att det på kortare sikt finns åtskilliga hinder för att förverkliga de föreslagna principerna för kostnadsansvaret. Sådana hinder är exempelvis tekniska och administrativa svårigheter att genomföra den förordade prispolitiken med önskvärd precision.”

Eftersom regeringen ännu inte har kommit till riksdagen med nödvändiga förslag måste slutsatsen bli att man inte har klarat av att visa det politiska mod som krävs. När trafikanter och transportköpare inte betalar rätt pris kommer transportsystemet att utnyttjas ineffektivt.

För oss är det naturligt att konsumenten ska få ha sitt fria val, även inom trafikområdet. Därför vill vi avreglera och ha en väl fungerande konkurrens. Nya idéer får då lättare att slå igenom. Samtidigt anser vi att kunden ska betala den samhällsekonomiska marginalkostnaden, så som också de etablerade principerna anger.

Med konkurrens och rätt beskattning skulle järnvägstrafiken ha goda möjligheter att utvecklas för både gods- och persontrafik. Vårt medlemskap i EU ger goda möjligheter till att förbilliga och effektivisera järnvägssystemet, som hittills karakteriserats av mycket nationellt tänkande. Teknisk standardisering och enklare gränspassager kan ge järnvägen ny konkurrenskraft. Den tekniska utvecklingen ger möjligheter till ett europeiskt nät av höghastighetståg med hastigheter upp till 350 km i timmen, snabbtåg med hastigheter upp till 200 km i timmen, intercitytåg, regionaltåg och godståg.

Den borgerliga regeringen lyckades också 1994 få igenom ett riksdagsbeslut om avreglering av järnvägssektorn. Tyvärr hann det inte genomföras i praktiken, innan den nya socialdemokratiska regeringen återinförde monopol-tänkandet genom en av sina s.k. återställare.

Järnvägstrafiken har ökat under senare år och spåren mellan Falun och Borlänge räcker inte till för de viktiga ståltransporterna för Domnarvet och hela behovet av persontransporter. Dubbelspår planeras, men vi är angelägna om att denna kapacitetsökning inte blir liggande som ofullbordade planer.

I början av 1990-talet pekade man på möjligheterna att nedbringa restiden för tågen mellan Borlänge och Stockholm till ca 1 timme och 40 minuter. För företagsetableringar i Dalarna är restiderna till Stockholm och Arlanda av stor betydelse. Järnvägsspåren behöver därför förbättras på Dalabanan. Om SJ fick utsättas för konkurrens på Dalabanan skulle troligen nyare och effektivare vagnmateriel komma till användning och restiden skulle kunna förkortas.

Fel! Okänt namn på

Trafikutövare skulle kanske prova på det nya upplägget att köra tåg i en slinga Stockholm–Gävle–Falun–Borlänge–Sala–Stockholm om konkurrens om resenärerna skulle tillåtas.

För biltrafiken från Dalarna mot Stockholm och Arlanda är den dåliga standarden på riksväg 70 nordväst om Sala ett stort bekymmer. Planer finns på en ny sträckning men byggstart riskerar att prioriteras ned på grund av satsningar i andra delar av landet. Vägförbättringarna skulle främst vara av värde för Dalarna och Stockholmarnas turistresor till Sälen och övriga Dalarna. Vägen ligger dock utanför Dalarna och har därför historiskt inte prioriterats av beslutande instanser som främst haft till uppgift att ta hänsyn till Västmanland. Om kompletta lönsamhetskalkyler hade gjorts skulle denna väg förmodligen ha varit byggd för länge sedan. Ytterligare förseningar är därför inte acceptabla.

Vi är medvetna om att vägen mellan Uppsala och Gävle kommer att bli avsevärt bättre om några år och detta kan vara till nytta för delar av Dalarna. För större delen av Dalarna är det ändå av största vikt att man löser upp den s.k. Salaproppen.

Sedan mer än 10 år har till regeringen framförts krav på att man skulle ansöka till FN om att förlänga Europaväg 45, som börjar på Sicilien, från Göteborg till Karesuando. Detta skulle sätta inlandet bättre på kartan för att locka turister, vilket vore av stort värde för Dalarna, Värmland, Dalsland och Norrlands inland. Regeringen har hanterat denna fråga mycket långsamt, men nu finns förhoppningar om att nya Europavägsskyltar ska kunna finnas till sommaren 2006. Vi menar att frågan inte får fördröjas ytterligare.

Turismen betyder alltmer för Dalarna. Sälenområdet har under högsäsong ett oerhört transportbehov vissa dagar, då det är stugbyte. Riksvägarna 70 och 71 har därför ett speciellt belastningsmönster, som innebär att genomsnittstrafiken sett över hela året inte är så stor, men man måste här ta särskild hänsyn till det stora trafiktrycket under de trafikfarliga mörka fredags- och lördagskvällarna under vårvintern. Gångse prioriteringsmodeller för väginvesteringar har inte lagt tillräcklig vikt vid Dalarnas speciella behov. Även turismens behov av bra vägar till fjälltrakterna i Idre och Grövelsjön måste beaktas.

Trafiken regleras av många olika kommunala, nationella och internationella regelsystem. En hel del regler behövs för att värna om trafiksäkerhet och miljö. Samhället behöver reglera trafiken, fordonen och förarnas behörighet. En brist i vårt samhälle är dock att man inte tillräckligt effektivt omprövar och ifrågasätter gamla regler som inte längre är lika angelägna som när de infördes. För att upprätthålla respekten för de regler som är viktiga är det angeläget att verkligen gå igenom gamla regler och utvärdera nyttan med dessa.

Ett sådant landskap som Dalarna behöver kollektivtrafik med både tåg och buss. Dessa två transportmedel har olika förutsättningar att tillgodose behoven över de korta och de långa avstånd som förekommer i Dalarna. Det är då viktigt att anslutningspunkter och tidtabeller noggrant samordnas för att hela transportsystemet ska bli så effektivt som möjligt. Statens satsningar genom Rikstrafiken på Tåg i Bergslagen måste vara långsiktiga och trovärdiga för att

Fel! Okänt namn på

etableringar ska göras på olika håll i länet. Kollektivtrafiken i Dalarna måste även beakta turismens behov.

Det är uppenbart att transportsektorn måste minska sitt oljeberoende. I debatten figurerar många olika alternativ, som dock alla har olika kostnader och miljökonsekvenser om de skulle genomföras i liten, måttlig eller stor skala. Alla de olika transportalternativen kräver omfattande investeringar i infrastruktur och färdmedel, som behöver passa ihop lokalt och globalt.

Det är viktigt att vi inte genom kortsiktiga politiska beslut låser utvecklingen utan att vi låter individernas efterfrågan få styra utvecklingen. Det går inte att i dag förutse vad som är lämpligt om 50 och 100 år. Den politiska uppgiften blir att ge långsiktiga signaler om värderingarna av exempelvis miljöskadorna och därför införa lämpliga ekonomiska styrmedel. Det kan handla om miljöskatter eller utsläppsrätter.

Vi vill inte införa tvingande regler om att bensinstationer ska vara skyldiga att alltid sälja något alternativt drivmedel. Ett sådant tvångssystem, som socialdemokraterna förespråkar, skulle riskera att äventyra drivmedelsförsäljningen i glesbygden. Konsumenterna på marknaden måste få vara styrande.

Stockholm den 16 september 2005

Lennart Fremling (fp)

Rolf Gunnarsson (m)

Kenneth Johansson (c)

Ulrik Lindgren (kd)