

Motion till riksdagen

1988/89:T250

av Margareta Winberg m.fl. (s)

Kommunikationerna i Jämtlands län

Inledning, förutsättningar

Jämtlands län, med 134 200 invånare, täcker en yta som utgör 12 % av landet. Om man på en karta placerar länets sydspets i Malmö hamnar nordspetsen i Örebro. Länet har genomgått en utveckling som i mycket är densamma som andra delar av Norrlands inland drabbats av och främst kommit till uttryck genom utflyttning och befolkningsminskning.

Jämtlands län är det mest utpräglade inlandslänet varför de traditionella inlandsproblemen under lång tid varit särskilt kännbara. Länet var det i detta avseende mest drabbade Norrlandslänet under 1950- och 1960-talens utflyttningsvåg. Den mer positiva befolkningsutvecklingen under 1970-talet och under 1988 är i det perspektivet av mycket begränsad omfattning. Länets folkmängd ligger fortfarande 13 % (eller nära 20 000 invånare) under 1950-talets högsta nivå. De betydande negativa konsekvenserna av den tidigare befolkningsminskningen är därför tydliga än i dag i större delar av länet. Dessutom fortsätter befolkningsminskningen i länets glest befolkade delar.

I några avseenden skiljer sig länet från inlandet i övrigt. En sådan omständighet är att länet alltid varit ett utpräglat gränsland. Under historiens lopp har därför länet påverkats både i positiv och negativ mening från ömsom norsk och svensk sida. I dag ses de under århundradenas lopp utvecklade kontakterna med Norge enbart som en fördel. Länet har därför i dag en unik plattform för ett fortsatt utvecklat samarbete med angränsande regioner på norsk sida.

Kolonisationen av stora delar av inlandet norr om Jämtland ägde rum betydligt senare än i Jämtlands län som har en mycket gammal jordbrukskultur. Jord- och skogsbruket har ända in i våra dagar en dominerande ställning som basnäring vilket utgör ett annat särdrag för länet. Industrin började utvecklas relativt sent och har aldrig nått samma nivå som i övriga Norrlandslän. Det gör att länet har en näringslivsstruktur som skiljer sig från riksgenomsnittet.

I korthet är industrisektorn mindre, jord- och skogsbruk samt offentlig sektor större än landets genomsnitt. Länets industriföretag är dessutom jämförelsevis små. Inom industrisektorn är trävaruindustrin, med cirka 20 % av industrisysselsättningen, mycket betydelsefull. Vissa delar av verkstadsindustrin är också relativt väl utvecklad.

Jord- och skogsbruket samt trävaruindustrin har utvecklats ifrån naturgiv-

na förutsättningar. Naturen som resurs utgör också grunden för turismen som är en annan basnäring i länet. Turistnäringen beräknas bidra till 7 % av alla arbetstillfällen i länet och är i dag den mest expansiva näringen. Turismen är dessutom särskilt intressant därför att den ger arbetstillfällen i områden utanför tätorter där det finns få alternativa sysselsättningsmöjligheter.

Jord- och skogsbrukets betydelse i länet avspeglar sig också i bosättningsmönstret. Till skillnad från inlandet i övrigt är befolkningen spridd över hela länets yta i en mängd byar och mindre orter. Den hittillsvarande befolkningsutvecklingen och dess konsekvenser i form av sned ålders- och könsfördelning får därför mycket svåra effekter för möjligheterna att upprätthålla befolkningens försörjningsmöjligheter liksom offentlig och kommersiell service. Glesbygdens negativa befolkningsutveckling och ogynnsamma ålders- och könsstruktur, som blir särskilt markerat med det spridda bosättningsmönster som finns i Jämtlands län, har nu nått en så kritisk nivå att man med rätta kan tala om "periferins sönderfall".

Problemen kan illustreras att av befolkningsutvecklingen i länets kommuner. Östersund, Krokom och Åre utgör en grupp av kommuner som har och väntas få en positiv befolkningsutveckling på grund av tillväxten i Östersundsområdet och dess närhet samt för Åres del den starka expansionen inom turistnäringen. För övriga kommuner slår den negativa utvecklingen i glesbygden igenom i en stagnerande eller negativ befolkningsutveckling. Sedan början av 1970-talet, då befolkningsutvecklingen för länet som helhet vände och blev positiv (med utantag för några år på 1980-talet), ser utvecklingen ut på följande sätt:

Folkmängdsförändring 1970-88

Kommuner	Antal	%
Östersund, Krokom, Åre	+8 978	+12,4
Härjedalen, Ragunda, Bräcke, Berg, Strömsund	-6 213	-10,4
Länet	+2 765	+ 2,0

Sammanställningen visar att förhållandena varierar starkt mellan olika delar av länet och att man får fel bild om man enbart ser till den genomsnittliga utvecklingen för hela länet.

Alla kommuner utom Östersund har ett överskott av män. Det överskottet är mer markant i gruppen med en stagnerande eller negativ befolkningsutveckling. Den största obalansen mellan kvinnor och män finns i åldrarna 20-24 år i de kommuner som har en negativ befolkningsutveckling. Där finns i medeltal 134 män per 100 kvinnor. I enskilda församlingar kan överskottet vara betydligt större.

Den skeva könsfördelningen är ett allvarligt hot mot landsbygdens framtid. Det är därför nödvändigt att där skapa en arbetsmarknad och levnadsvillkor i övrigt som motsvarar kvinnornas krav. Länsstyrelsen arbetar med ett handlingsprogram för att försöka hitta lösningar på dessa problem. Även inom andra organ och inom ramen för kampanjen "Hela Sverige skall leva" pågår aktiviteter för att lösa problem med kvinnounderskott på

landsbygden. Särskilt allvarligt är att de unga kvinnorna flyttar från landsbygden i högre utsträckning än männen. Det är mycket angeläget att dessa aktiviteter och förslag till lösningar får stöd från samhällets sida.

Den negativa utvecklingen i glesbygden kan illustreras på många sätt. Exempelvis har antalet dagligvarubutiker i Jämtlands län minskat i snabb takt. År 1950 fanns över 800 dagligvarubutiker. 1963 knappt 580 och 1986 hade antalet minskat till cirka 250, d. v. s. en minskning med 70 % sedan 1950. Delvis beror minskningen på en allmän omstrukturering inom handeln men till stor del är minskningen en effekt av befolkningsminskningen och befolkningskoncentrationen till tätorter. Det finns ingenting som tyder på att denna utveckling inte fortsätter med förstärkta problem för glesbygdens serviceförsörjning som följd.

Antalet skolor (folk-/grundskolor) har halverats under 30 år. 1957/58 fanns 262 enheter, 1988 finns 137 grundskoleenheter. Eftersom det finns fler grundskolor i de större tätorterna, särskilt Östersund, är det således färre orter med skola än vad antalet skolor utvisar.

Utbildningsnivån kan exemplifieras med andelen tekniska tjänstemän i industrin som för Jämtlands län 1983 utgjorde 2,9 %. Bland övriga län hade endast Gotland obetydligt lägre andel. I Stockholms län var andelen 25 %, Norrbottens 5, Västerbottens 5,9 och Västernorrlands län 7,8 %.

En faktor som skiljer Jämtlands län från andra delar av Norrlands inland är att Östersund utgör ett förhållandevis stort och välutvecklat centrum beläget mitt i länet. Trots den spridda befolkningen över hela länet finns å andra sidan en tydlig befolkningskoncentration till Östersundsområdet. Inom en radie på 40 km från Österund bor halva länets befolkning. Östersund utgör ett naturligt centrum för administration, handel, service, utbildning och kommunikationer för hela länet och för angränsande delar av övriga inlandet. Östersund har i viss utsträckning fungerat som motvikt till den negativa utvecklingen i andra delar av länet. Samspelet mellan Östersunds roll som centrum och länet i övrigt är utomordentligt viktigt för hela länets utveckling. En positiv utveckling i inlandet förutsätter ett centrum för vitala samhällsfunktioner, differentierad arbetsmarknad, högre utbildning, kommunikationer etc. och som ett alternativ till storstadsutvecklingen. Utan ett kraftfullt centrum i Östersund kan inte länet och delar av inlandet i övrigt utvecklas.

Vad beträffar sysselsättningsutvecklingen har det stora problemet i Jämtlands län inte som i flera andra regioner varit drastiska nedläggningar av större arbetsplatser. Nedläggningar av industrier i t.ex. Hissmofors, Pilgrimstad och Bräcke har ändå haft mycket kännbara effekter på dessa mindre orter med sitt starka beroende av enskilda arbetsplatser. Problemen under 1950- och 1960-talen var trots detta snarare att näringslivet med dess svaga industristruktur och den offentliga sektorn inte förmådde att suga upp det arbetskraftöveröverskott som strukturomvandlingen inom jord- och skogsbruket skapade. Sedan 1950 har cirka 20 000 arbetstillfällen inom jord- och skogsbruk försvunnit. Sysselsättningen inom industrin är idag inte högre än 1950 medan nettotillskott av arbetstillfällen främst tillkommit inom offentliga sektorn. Länets arbetskraftsöverskott har reglerats genom utflyttning till andra delar av landet.

Det är knappast meningsfullt att jämföra befolknings- och sysselsättningsnivå 1950 med dagens eftersom struktur, produktivitet, förvärvsfrekvens m.m. gör förhållandena helt annorlunda. Däremot kan man i form av ett räkneexempel visa att om länet hade fått behålla befolkningsnivån från början av 1950-talet, cirka 153 000 invånare, d.v.s. nästan 20 000 fler än i dag, skulle med dagens struktur på arbetsmarknaden ytterligare cirka 9 200 arbetsplatser erfordras. Man kan således påstå att vad länet "förlorat" i arbetsplatser till följd av utflyttning eller vad länet skulle behövt enbart för att ha undvikit befolkningsminskning motsvarar i dag mer än 9 000 arbetstillfällen.

Övergripande åtgärder

Befolkningsutvecklingen måste vändas och befolkningsstrukturen förbättras. Länsstyrelsens senaste näringslivs- och befolkningsprognos tyder på att den spontana utvecklingen leder till en fortsatt befolkningsminskning. Detta i sin tur får till konsekvens att de onda cirkelorna fortsätter och i vissa avseenden förstärks. Service, arbetstillfällen och infrastruktur kommer inte att kunna upprätthållas inom betydande områden på landsbygden. Framför allt finns inga realistiska förutsättningar för att bryta utvecklingen och skapa framtidstro om inget görs.

Befolkningsnivån 138 000 år 2010 är en miniminivå för planeringsarbetet för den framtida utvecklingen i länet. Nivån är erforderlig för att möjliggöra en differentierad arbetsmarknad med framtidsinriktning. Detta förutsätter en nettoinflyttning av 300–400 personer per år framför allt genom att hejda utflyttningsströmmarna samt genom att stimulera återflyttare och inflyttning av kompetenta personer. Särskilt måste förutsättningarna för unga kvinnors möjlighet att bo kvar prioriteras. Det förutsätter i sin tur åtgärder på en rad områden, boendemiljö, service, utbildning, kultur och arbetsmarknad.

Östersunds roll som centrum måste förstärkas, samspillet och arbetsfördelningen med länet i övrigt måste utvecklas. Särskilt måste utbildningsmiljön och servicefunktioner till näringsliv och offentlig sektor stärkas.

Regional utveckling är ingen isolerad företeelse. Tvärtom är regional utveckling i mycket hög grad beroende av vad som sker nationellt och internationellt. Den slutsats som i dag kan dras av det pågående arbetet inom EG är att internationell anpassning blir än mer betydelsefullt i framtiden.

Jämtlands- eller kanske inlandsidentiteten bör utvecklas genom bl.a. kulturinsatser. Denna identitet får ett värde först genom att relateras till yttervärlden. Utökade kontakter med landet i övrigt och internationellt bör eftersträvas på alla områden.

Länet är ett av landets främsta turistområden och har unika förutsättningar till utveckling av turistnäringen. Det ger också underlag för utveckling av forskning och utbildning inom turism. Samtidigt skapar turismen ett nationellt och internationellt kontaktnät som är till nytta även för andra näringar.

Näringslivet måste differentieras ytterligare. Utgångspunkten är de nuvarande företagen som måste ges möjlighet till teknisk och kommersiell utveckling. Den nuvarande näringslivsstrukturen kompletteras med service-

funktioner och industri- och tjänsteföretag med kunskapsorienterad inriktning för såväl lokal som nationell marknad.

De rika skogstillgångarna utnyttjas dåligt inom länet. 85–90 % av allt avverkat virke skickas obearbetat ut ur länet. Här finns stora möjligheter att utveckla en vidareförädling av skogsråvaran på ett sätt som i högre grad än för närvarande gynnar länets utveckling. Skogen med sina förutsättningar för rekreation, jakt och fiske berikar också boendemiljön och ger dessutom råvaror till förädling av bär, svamp m.m.

Den spridda bebyggelsen gör landsbygdsutveckling till ett särskilt insatsområde med unika förutsättningar och som fyller ett uppenbart behov. Länet har småskaligt jordbruk, giftfria jordar av ypperlig jordmån och utgör ett väl avgränsat område för försöksverksamhet av riksintresse dels inom jordbruks- och livsmedelsteknik, dels för annan landsbygdsverksamhet och kombinationssysselsättning.

Kommunikationer

Det moderna samhället blir allt mer beroende av väl fungerande kommunikationer. Näringslivet blir mer och mer kontaktintensivt vilket ställer stora krav på snabba persontransporter och välutvecklade teleförbindelser. Nya produktionsprocesser kräver hög precision och stor snabbhet på in- och uttransporter. För Jämtlands län med sitt perifera läge i förhållande till de stora marknaderna blir beroendet av moderna och väl fungerande kommunikationer mycket påtagligt. Av den anledningen är det nödvändigt att länets kommunikationsnät håller en sådan standard att kommunikationssystem som motsvarar tidens krav kan byggas upp.

Vägar

Vägväsendet i Jämtlands län är i stort behov av investering och underhåll. Behovet beräknas till 40–50 milj. kr. per år.

30 mil av våra huvudvägar uppfyller inte kraven som ställts i utsikt till den 1/4 1990, det vill säga att de då ska upplåtas för lastbilstrafik med 10 tons axel- och 16 tons boggietryck samt 56 tons bruttovikt. (Ur den trafikpolitiska propositionen 1987/88:20.)

Underhållet på våra vägar har under en följd av år eftersatts. Därför var det trafikpolitiska beslutet från i fjol av stor vikt eftersom det innebar ett trendbrott i den negativa anslagsutvecklingen. Anslaget till drift och underhåll kunde på grund av bl.a. bensinskattehöjningen räknas till 380 miljoner. Samtidigt fastslogs att det reala anslaget skulle uppgå till 500 miljoner på en tvåårsperiod. En prioritering emot skogslänen markerades.

Vid vägverkets prioriteringsdiskussion angående 1989 års anslag till underhåll av statliga vägar fullföljdes regeringens markering på så sätt att cirka 50 % av de 380 miljonerna avdelades för skogslänens vägnät.

Årets budgetproposition innehåller en medelförstärkning som uppfyller fjolårets löfte om de reala 500 miljonerna – gott och väl. Under 1989–1990 kommer anslaget till de statliga vägarna att uppgå till 916 miljoner i löpande priser. Det är bra, men vad som nu också måste understrykas är den

Mot. 1988/89
T250

regionalpolitiska profilen. Det uppstod mycket diskussion innan vägverket fördelat innevarande års anslag, bl. a. på grund av något otydliga formuleringar i proposition och utskottsbetänkande.

Enligt vår uppfattning bör en tydlig fördelningsmodell utarbetas vid 1990 års fördelning som garanterar den regionalpolitiska inriktningen. Riksdagen bör ge klara anvisningar om detta.

Inlandsvägen från sydvästra Sverige till Karesuando skulle med europavägstatus ge inlandet inklusive Jämtlands län en välbehövlig injektion, såväl för turisttrafiken som godstransporter. I länet skulle inlandsvägen omfatta de nuvarande vägarna 81 och 88.

Järnvägar

Det finns för- och nackdelar med alla trafikslag, men vid en jämförelse framstår järnvägen som ett bra transportalternativ. Järnvägen är trafiksäker och energisnål. Den medför inte heller omfattande miljöproblem. Järnvägstrafiken utgör en mycket viktig del av kommunikationerna i Jämtlands län. Vi anser att en väl utbyggd järnvägstrafik är en absolut förutsättning för en positiv utveckling i vårt län.

Inlandsbanan utgör en viktig trafiklänk i Jämtlands län. Turistprojektet inlandsbanan är ett av de mest lyckade och uppmärksammade satsningarna på turism, i vårt län de senaste åren. Framtagande av inhemska energikällor, exempelvis torv och flis, förutsätter en effektiv trafikapparat. Här kan inlandsbanan spela en viktig roll. Även ur försvarssynpunkt spelar Inlandsbanan en viktig roll.

För vårt län är en det angeläget att slå vakt om norra stambanan som huvudlinje för persontrafiken till och från länet. Detta är inte minst viktigt med tanke på Härjedalens försörjning med tågtrafik via Ljusdal. Om investeringar görs på banan så att tåghastigheten kan höjas och restiden därmed minskas kommer järnvägen att framstå som ett klart konkurrenskraftigt resealternativ.

Inom Åre-Duved har de senaste åren skett en stor utökning av hotell- och stuganläggningar. Även i Storlienområdet pågår en utveckling av turistanläggningar.

Transporten av turister till området sker till stor del per järnväg. Dock är järnvägstrafikens möjligheter att hävda sin marknad i detta område begränsade med hänsyn till bankapacitet och fasta anläggningars tillstånd. Om järnvägen skall kunna svara upp mot de krav som ställs i samband med expansionen av turistnäringen måste kapacitetsinvesteringar göras i järnvägsanläggningarna parallellt med turistnäringens program.

Ur bl. a. miljösynpunkt bör man sträva efter att minska de långväga transportererna på väg. Ett sätt att medverka till detta i vårt område skulle kunna vara att en terminal för vagnlast- och kombitrafik uppförs i Östersund.

Sammanfattningsvis bör framhållas beträffande järnvägar:

- Medel bör ställas till förfogande för en ordentlig upprustning av inlandsbanan.
- Norra stambanan bör rustas upp.

- Behovet av järnvägsinvesteringar på sträckan Östersund–Storlien bör tillgodoses.
- En terminal för vagnslast- och kombitrafik bör uppföras i Östersund.

Mot. 1988/89
T250

Svegs flygplats

Sveg-flygets tillkomst var en följd av att Jämtlands län fördes över från Uppsala till Umeå sjukvårdsregion. Riksdagen uttalade i samband med detta beslut att en nödvändig förutsättning för beslutet var att kommunikationerna till Umeå skulle förstärkas.

En sådan åtgärd var att ge möjlighet för innevånarna i Härjedalen att göra patient- och besöksresor med flyg till Umeå. Statligt stöd till denna flygverksamhet har utgått. I budgetpropositionen 1986/87: 100 anför kommunikationsministern:

Inom det angivna beloppet, 5 milj. kr., bör vidare ett bidrag utgå till huvudmännen för Sveg-flyget mellan Sveg–Arland–Umeå. Flygtrafiken etablerades som en följd av riksdagens beslut om att Jämtlands län skulle föras över från Uppsala till Umeå sjukvårdsregion. Med hänsyn till kostnaderna för trafiken har ett stöd utgått till huvudmännen inom ramen för bussbidragssystemet. Eftersom bussbidragssystemet successivt avvecklas bör fortsatt stöd till Sveg-flyget utgå inom ramen för det av mig nu förordade anslaget. Jag anser att ett bidrag bör utgå under en treårsperiod med 600 000 kr. per år. Underskottet i trafiken för innevarande år har av företrädare för Sveg-flyget beräknats till 1,3 milj. kr.

I proposition 1988/89:100 (sid. 140) fullföljer kommunikationsministern sitt tidigare löfte. Han anför:

Luftfartsverket har för nästa budgetår föreslagit ett anslag på 16 milj. kr. Jag förordar emellertid ett oförändrat anslag på 15 milj. kr. Av beloppet bör liksom tidigare 10 milj. kr. kunna användas för bidrag till drift av kommunala flygplatser i skogslänen med regionalt betydelsefull linjetrafik. Resterande belopp disponeras dels för bidrag till i första hand investeringar i befintliga flygplatser i skogslänen för att etablera eller utveckla befintlig reguljär flygtrafik, dels för bidrag till huvudmännen för Sveg-flyget. Som jag framhöll i budgetpropositionen år 1987 utgår detta specialdestinerade stöd under en treårsperiod. Kommande budgetår utgör det tredje och därmed sista året enligt riksdagens beslut med anledning av 1987 års budgetproposition. Bidrag till Svegflyget bör därefter utgå till flygplatsen i Sveg efter samma principer och villkor som gäller för övriga flygplatser i skogslänen.

Det som förändras genom den föreslagna åtgärden är att bidraget om 600 000 kr./år till själva flygverksamheten försvinner och bidrag utgår därefter endast till kostnaden för driften av själva Svegs flygplats. Till driften räknas då inte själva flygverksamheten. Detta är en väsentlig försämring för ekonomin vid Svegs-flyget och medför att kostnaderna i hög grad övervältras på kommunen och landstinget.

Med hänsyn till de ambitioner som statsmakterna uttalade i samband med att länet tillfördes Umeå sjukvårdsregion har staten ett *särskilt* ansvar för att Svegs flygplats skall kunna drivas vidare på ett acceptabelt sätt. Om det specialdestinerade bidraget dras in nu kommer svårigheterna att bli oerhört stora för Sveg-flyget. Sveg-flyget behöver få tid på sig att klara begränsningen av bidragen.

Det är också viktigt att ett specialdestinerat stöd till flygverksamheten inte utestänger möjligheterna för Svegs flygplats att – på samma sätt som gäller flygplatser i alla andra skogslän – få bidrag hos luftfartsverket till driften av flygplatsen.

Mot. 1988/89
T250

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ytterligare medel för investering i vägväsendet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den regionalpolitiska profilen på anslaget till underhåll av statliga vägar,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på järnvägar i Jämtlands län,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatt statligt stöd till flygverksamheten vid Svegs flygplats.

Stockholm den 25 januari 1989

Margareta Winberg (s)

Marianne Ståhlberg (s)

Nils-Olof Gustafsson (s)