

Motion

1983/84: 1768

Görel Bohlin m. fl.

Utbyggnad av flyget i inre Norrland

Målet för regionalpolitiken är att skapa så likvärdiga förutsättningar som möjligt vad avser tillgång på arbete, service och god miljö i olika delar av landet. Under åren har en omfattande arsenal av regionalpolitiska medel byggts upp. Enskilda företag får stöd av skiftande slag i form av direkta bidrag eller lån. Industricentra har byggts upp och stöd till transporter har lämnats.

Resultaten av de omfattande ekonomiska stödåtgärderna har inte varit uppmuntrande. I själva verket är de krafter som drar utvecklingen åt motsatt håll starkare och särskilt i Norrlands inland har utvecklingen för näringslivet varit negativ. Orsakerna är strukturomvandlingen i det svenska näringslivet som drabbar skogs- och jordbruk som basnäringarna. En påskyndande faktor är den tekniska utvecklingen, som lett till koncentration till ett fåtal orter samt den solidariska lönepolitiken som lett till allt svårare problem speciellt i orter där företag betungas av höga kostnader inte bara för arbetskraften utan för energi, transporter, hyror m. m.

För att nå positiva resultat med de regionalpolitiska satsningarna måste de välbefinnande krafterna ianspråkta i större utsträckning. Det betyder att förutsättningarna för näringslivet måste förbättras genom kompensation för t. ex. långa avstånd och hårt klimat. Generella kompensatoriska åtgärder är därför bättre än selektiva.

För varje område är goda kommunikationer av avgörande betydelse vare sig det gäller att utveckla ett konkurrenskraftigt näringsliv eller möjliggöra en framgångsrik turism. För norra Sverige är goda kommunikationer angelägna dels med hänsyn till områdets avlägsna läge i förhållande till landet i övrigt, dels med hänsyn till områdets storlek och som följd härav långa avstånd mellan tätorterna. Andra svårigheter är den långa vintern med dess mörkerperiod och normalt kraftig nederbörd i form av snö. Dessa förhållanden har medfört, att såväl väg- som järnvägssystem är glesa. Underhåll och drift av dem blir också kostnadskrävande per tonkm av den last – passagerare, frakt och post – som transporteras. Flygtrafik framstår därför som ett fördelaktigt alternativ. Genom sin högre hastighet jämfört med tåg och motorfordon blir färdtiderna helt överlägsna på grund av de långa avstånden. Självfallet får man kombinera flygtrafiken med någon form av motorfordonstrafik. Flygets avsevärt kortare transporttider medför emellertid fördelar icke endast för passagerare utan också för frakt, post och tidningar.

Om man skall ha en chans att utveckla turismen i Norrland och få turister från Europa är det absolut nödvändigt att utveckla flygförbindelserna. Såväl Finland som Norge har en positiv behandling av inrikesflygtrafiken och för svensk del kan pekas på en rad orter som i turishänseende skulle kunna utvecklas mycket positivt om möjligheten att nå orten i fråga med flyg fanns. Flygfält finns redan på ett flertal orter i inre Norrland, varför investeringskostnaderna inte behöver bli alltför stora utan väl motiveras genom den regionalpolitiska effekt som kan beräknas uppkomma. Om dessutom en kombination av flyg, buss och linjebil kunde åstadkommas skulle detta kunna ge en service till denna del av landet, som gör de inre delarna av Norrland avsevärt attraktivare för såväl turism som näringsliv. Orter som skulle kunna komma i fråga är t.ex. Strömsund, Dorotea, Vilhelmina, Storuman, Hemavan/Tärnaby, Arvidsjaur, Jokkmokk, Gällivare (med förbindelse med Luleå).

Med hänvisning till vad i motionen anförts hemställs

att riksdagen hos regeringen begär en utredning om huruvida ett flygnät i inre Norrland kan åstadkommas som en regionalpolitisk satsning.

Stockholm den 19 januari 1984

GÖREL BOHLIN (m)

INGRID HEMMINGSSON (m)

ERIK OLSSON (m)

PER-RICHARD MOLÉN (m)