

Motion till riksdagen

1988/89:T210

av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c)

Kommunikationerna i Kalmar län

I denna motion föreslår vi att statsmakterna lever upp till målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet. Vi föreslår att Kalmar läns vägnät tillförs extra medel utöver nuvarande väganslag med 250 milj. kr. Bl.a. bör länets samtliga grusvägar beläggas inom den närmaste 5-årsperioden.

Vi föreslår åtgärder för att behålla och utveckla samtliga länets järnvägs-linjer.

Vi föreslår vidare att staten skall ta ett ekonomiskt delansvar för ●skarshamns och Hultsfreds flygplatser och att regeringen skall vidta åtgärder som främjar en överföring av mer transporter på sjön för att främja länets kustsjöfart.

Den trafikpolitiska målsättningen

En målsättning för den statliga trafikpolitiken är att tillgodose en tillfredsstäl-lande transportförsörjning i alla delar av landet. Transportförsörjningen intar därmed en framträdande plats vid samhällsutformningen i stort.

Vad som händer på transportområdet påverkar direkt strukturförändring-ar inom näringslivet och förändringar i samhället som helhet. Samtidigt skapar dessa förändringar i sin tur nya utvecklings- och marknadsbetingelser för olika slag av transporter. Därav följer att goda kommunikationer är en livsviktig förutsättning för att en region eller ett län skall kunna utvecklas på ett bra sätt. Inte minst ur rättvise- och jämlikhetssynpunkt är det viktigt att staten lever upp till målsättningen om att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar.

I dag finns tendenser som tyder på att satsningarna på den statliga transport- och trafikapparaten äventyrar den uppsatta målsättningen. Det gäller t.ex. en alltmer koncentrerad satsning på stora motorvägsbyggen som får till följd att stora delar av landet i övrigt får kraftigt minskade väganslag. Den oväntat stora trafikökningen innebär också högre slitage främst i storstadsområdena som har gjort att mer av vägpengarna tas i anspråk där. Det gäller också beträffande järnvägstrafiken där endast de stora stambanor-na behålls av staten medan ansvaret för mindre banor läggs över på regionerna. På flygets område satsas det på de större flyglinjerna och flygplatserna medan kommunerna i glesbygdsområdena själva får bära kostnaderna för de mindre flygplatserna.

Skall en tillfredsställande transportförsörjning kunna tillgodoses krävs det

en rättvis fördelning av vägenslagen över landet. Det krävs att staten tar ett större ekonomiskt ansvar för järnvägs- och flygtrafiken i de områden av landet där underlaget för trafiken att bära sina egna kostnader är svagt. Skall en transportförsörjning i alla delar dessutom kunna ske till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad krävs en effektiv samordning av de olika transportslagen och en sammanvägning av de miljöbetingade och samhällsekonomiska faktorerna i övrigt som påverkas av transportapparatusens uppbyggnad och utformning.

Fördelaktiga utgångspunkter i Kalmar län

Kalmar län har mycket goda förutsättningar att på ett miljöriktigt, samhällsekonomiskt riktigt och transportekonomiskt lönsamt och effektivt sätt smälta in i den av statsmakterna uppsatta målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad i alla delar av landet. Det förutsätter att de nuvarande koncentrationstendenserna avbryts och att strävan verkligen går ut på att uppfylla innehållet i målsättningsformuleringarna.

Kalmar län har ett mycket rikt förgrenat vägnät som öppnar möjligheter till snabba och effektiva kommunikationer i alla delar av länet. Av länets totala allmänna vägnät på 4 035 km är 3 018 km lokala länsvägar. Dessutom finns ett statsbidragsberättigat enskilt vägnät på totalt 3 986 km. Det är förhållandevis bland det mesta i landet. Till det kommer 173 km statskommunala vägar.

636 km är riksvägar och 381 km är genomgående länsvägar. I och genom länet finns således således möjlighet att avlänka den tunga snabba genomgångstrafiken på minst tre huvudvägar för att minska miljöpåverkan från trafiken och nå en trafiksäkrare miljö. Det gäller dels längs kusten på E 66. Dels gäller det vägvalet från Malmö, Växjö och riksväg 23 mot Oskarshamn och vidare norrut. Dels gäller det Dackeleden med möjlighet att avlänka genomfartstrafiken på E 4 från söder över Växjö, Hultsfred, Vimmerby, Linköping.

Med obetydliga resurser i förhållande till de tusentals miljoner som i dag planeras satsas på stora motorvägsbyggen skulle det gå att bygga upp en mycket effektiv och ur alla synpunkter god trafiklösning. Hela Kalmar läns vägnät skulle behöva mindre resurser under en hel tioårsperiod till detta än vad det kostar att i dag bygga två mil motorväg vid Uddevalla.

På järnvägsområdet har Kalmar län fortfarande ett strategiskt järnvägsnät som täcker huvudreseströmmarna genom länet. Det är järnvägssträckorna Kalmar – Alvesta, Oskarshamn – Hultsfred – Nässjö, Oskarshamn – Hultsfred – Linköping och Västervik – Linköping.

Kalmar län har 13 dagliga flygförbindelser med huvudstaden i vardera riktningen från tre flygplatser i länet. Dessutom finns förbindelser med flera andra viktiga knutpunkter. Förutsättningarna att för statsmakterna på ett ekonomiskt mycket effektivt sätt nå ytterst fördelaktiga samhällsekonomiska resultat genom positiv regional utveckling och effektiva och miljövänliga kommunikationer är således mycket goda i Kalmar län. Det förutsätter emellertid att de nuvarande koncentrationsinriktade trafikpolitiska satsningarna avbryts och att strävan verkligen blir att från statens sida uppfylla innehållet i målsättningen med transportpolitiken.

Trafikpolitiska satsningar i Kalmar län i ett perspektiv

Mot. 1988/89
T210

En koncentrationsinriktad satsning kommer att få svåra samhällsekonomiska konsekvenser och blir dessutom orättvis ur fördelningspolitisk synpunkt. För Kalmar län beräknas enligt vägverkets planer vägenslagen för byggande av riksvägar halveras för den kommande tioårsperioden till 250 milj. kr. mot dryga 500 milj. kr. för tioårsperioden närmast före. Driftanslagen har på de senaste tre åren minskat med 15 %. Samtidigt ökar anslagen kraftigt till storstadsområdena. Av den närmaste femårsperiodens totala vägenslag på 3 237,7 milj. kr. går 1 276,7 milj. kr., dvs. 40 % till Stockholms, Malmöhus, Göteborgs och Bohus län.

Vägenslagen för länsvägar har också begränsats för Kalmar läns vidkommande. För de ca 35 milj. kr. som länet tilldelats för närmaste tioårsperioden för flera hundra mil vägar motsvarar ungefär kostnaden för byggande av 1 km motorväg utanför Uddevalla.

Länets järnvägsnät har mer än halverats genom tidigare nedläggningar. Nu har kostnadsansvaret för nästan hela återstoden av järnvägsnätet på länet lagts lokalt. Om inte staten svarar upp med statsbidrag hotas länet av ytterligare järnvägsnedläggningar.

På flygtrafikens område kan konstateras att det genom de statliga regler och beslut som fattats är dyrare att flyga mellan Kalmar och Arlanda än det är att flyga mellan Växjö och Arlanda trots att avstånden i fråga är lika långa. Medan staten tar ett ekonomiskt ansvar för driften av de stora flygplatserna får t.ex. Hultsfreds, Vimmerby och Oskarshamns kommuner själva ta det ekonomiska ansvaret för resp. flygplatser i länet.

Förslag till offensiva satsningar

Vägarna

Det är enligt vår uppfattning hög tid att statsmakterna nu lever upp till målsättningen att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning i alla delar av landet.

I budgetpropositionen finns upptaget ett ökat anslag för vägbyggande med 500 milj. kr. och för drift 500 milj. kr. Totalt upptas ett anslag för väghållningen på 9,5 miljarder kronor mot av vägverket äskade 14 miljarder kronor.

Enligt vägverkets i Kalmar bedömningar finns en eftersläpning vad gäller vägunderhållet på 200 milj. kr. och för byggande på 100 milj. kr. Mot bakgrund härav och med hänvisning till den sneda fördelning mellan storstadslänen och län som Kalmar bör den i budgetpropositionen anvisade anslagsökningen prioriteras för län som fått stå tillbaka för den större andel som storstadsregionerna fått.

Vi föreslår därför att Kalmar län anvisas ett särskilt anslag med 250 milj. kr. utöver de ordinarie vägenslagen för upprustning av länets vägar. Dessa pengar bör fördelas på riksvägar, länsvägar och det enskilda vägnätet i länet. Målsättningen bör vara att länets återstående 903 km länsvägar som är grusvägar kan beläggas under den närmaste femårsperioden.

Den s k Dackevägen Åseda – Virserum – Hultsfred – Vimmerby – Linköping bör också snabbt byggas om och upprustas till en genomfartsled i nord-sydlig riktning som avlänkning av E 4:ans trafik.

Detsamma gäller riksväg 23 liksom att prioritet ges åt att bygga bort återstående flaskhalsar på E 66.

Mot. 1988/89
T210

Järnvägarna

Länets befintliga järnvägslinjer måste ges garantier och förutsättningar att fungera som effektiva transportlinjer i länet. Enligt det senaste trafikpolitiska beslutet tillhör järnvägen Kalmar – Alvesta – Göteborg stomlinjenätet. Övriga järnvägar är klassade som länsjärnvägar.

Järnvägen Kalmar – Alvesta – Göteborg eller kust-till-kust-banan går genom sex län där det sammanlagt bor en miljon människor och där 14 % av landets industrisysselsatta arbetar. Med detta breda underlag i botten är kust-till-kust-banan en stor tillgång för landet och för regionen. Banan går genom ett område som tillhör de mest försurningshotade i landet. Genom att föra över mer transporter till banan och genom en upprustad, moderniserad och väl utbyggd järnvägsled kan de försurande utsläppen minskas radikalt.

Kust-till-kust-banan är ur regionalpolitisk synpunkt en förutsättning för såväl näringsliv som befolkningsutveckling i Kalmar län och sydöstra Sverige.

Vagnmaterialet bör bytas ut mot modernare slag som erbjuder högre service. En upprustning av banan är nödvändig. Det får inte råda någon tvekan om viljan från statens sida att satsa på den enda järnvägslinjen med stomlinjestatus i Kalmar län.

Tveksamhet från SJ:s sida i samband med upphandlingen av trafiken med transportrådet för de närmaste åren har emellertid visat sig. Det har skapat oro i regionen. Mot bakgrund härav är det viktigt att transportrådet och staten avsätter tillräckligt med resurser av det totala anslaget som anslagits till transportrådet för köp av trafik från SJ för att kunna fortsätta och vidareutveckla trafiken på kust-till-kust-banan. Är det inte möjligt att tillgodose kust-till-kust-banans medelsbehov måste transportrådets anslag för detta ändamål ökas. Detta bör ges regeringen till känna.

Länsjärnvägarna

Järnvägslinjerna Nässjö – Oskarshamn, Hultsfred – Linköping och Västervik – Linköping klassas som länsjärnvägar. Fr.o.m. den 1 juli i år övertar därmed Kalmar läns trafik AB trafikeringsrätten medan statens banverk sköter banorna. Kalmar läns trafik AB har därvid att ersätta banverket för nyttjandet av banorna efter överenskommen taxa. Läns huvudmannen har också att svara för investeringar och upprustning av banorna enligt gällande riksdagsbeslut. Läns huvudmännen får statsbidrag till länstrafikanläggningar vilket skall täcka såväl investeringar i länsjärnvägarna som vägnätet. För drift av länstrafiken utgår också ett gemensamt statsbidrag.

Läns huvudmannen Kalmar läns trafik AB har utrett förutsättningarna för järnvägstrafiken inför övertagandet. Den visar bl.a. att ett omedelbart upprustningsbehov i investeringar på minimum 150 milj. kr. och maximum

326 milj. kr. föreligger för att få högsta banstandard. Detta räknat på närmaste tioårsperiod. Staten ger därmed länshuvudmannen i detta fall de sämsta tänkbara förutsättningar att driva trafiken vidare utan att samtidigt stora övervältringar av kostnader från staten till länets kommuner och landsting sker.

Detsamma gäller beträffande driften. Det driftsbidrag som nu fastlagts täcker endast själva trafiken på banorna. Däremot räcker inte driftsbidragen till för att täcka kringkostnader i övrigt för trafiken. Skall järnvägsstationer behållas och bemannas och personal som ansvarar för säkerheten finnas får i så fall länshuvudmannen betala det genom förlusttäckning. Detta är ett skandalöst handlande från statens sida.

Genom att ge Kalmar läns trafik AB sämsta tänkbara ekonomiska villkor för att arbeta upp och göra järnvägstrafiken attraktiv för ett ökat järnvägsresande, lägger staten över det moraliska ansvaret för ett nedläggningsbeslut på länshuvudmannen som i praktiken framtvings av staten. Samtidigt minskar SJ godstrafiken på dessa banor. Detta är skandalöst i ett läge då järnvägstrafik borde prioriteras framför andra trafikmedel.

För Kalmar län är det viktigt att de järnvägar som nu finns kan behållas, utvecklas och göras till attraktiva kommunikationsmedel. Det är först då de har sitt fulla och självklara berättigande. Då kan de avlasta vägtrafiken och bidra till säkrare trafikmiljö och minskad olycksfrekvens. Med fulla tåg och utvecklade motorer blir också dieseldrivna järnvägsvagnar miljövänligare jämfört med motsvarande trafikmängd med landsvägsbuss. En fortsatt järnvägsdrift garanterar också möjligheten till utveckling och snabbare transporter i framtiden när läge ges för ökade investeringar. En ersättning av järnvägsdrift med buss låser möjligheterna till utveckling av trafiken vad gäller snabbhet och komfort i stort sett på nuvarande låga nivå. Det vore inte förutseende och allra minst framsynt.

Staten måste ta sitt ansvar för att järnvägarna i länet kan utvecklas till ett konkurrenskraftigt trafikmedel.

Vi föreslår därför att det verkliga investeringsbehovet läggs till grund för medelstilldelningen till Kalmar läns trafik AB, dvs. att minimum 150 milj. kr. tillförs länshuvudmannen i länet för investeringar i länsjärnvägarna under närmaste tioårsperiod.

Vi föreslår vidare att de anslag från staten till länshuvudmännen för driften av trafiken på järnväg utgår förstärkt att användas endast för tågtrafik. Någon möjlighet att flytta medlen till busstrafik bör inte finnas. Särskilda anslag bör således utgå till busstrafik och järnvägstrafik för att garantera fortsatt järnvägsdrift och klarlägga statens ansvar, även för länsjärnvägarna i linje med den trafikpolitiska målsättningen inledningsvis berörd.

För det tredje bör taxan för länshuvudmännens utnyttjande av banan sättas till ett lågt – närmast symboliskt – belopp. Den får inte innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna också blir de dyraste att trafikera för länshuvudmännen. Detta bör ges regeringen till känna.

Länsflyget

Mot. 1988/89
T210

Kalmar län har reguljära flygförbindelser från flygplatserna i Kalmar, Hultsfred och Oskarshamn.

Som statens ansvar för driften av flygplatserna i dag är fördelat innebär det att en orättvis stor kostnadsandel faller lokalt på berörda kommuner i länet.

Luftfartsverket investerade 1987/88 76 kr. per invånare i Stockholm mot endast 8 kr. per invånare i Kalmar län. Under samma tid fick t.ex. Hultsfreds kommun med ungefär 17 000 invånare satsa över 2 milj. kr. eller 117 kr. per invånare för att hålla Hultsfreds flygplats i gång.

I det provisoriska systemet för resultatutjämning mellan flygplatser finns krav om att passagerarvolymen för att få del av stödet skall uppgå till minst 100 000 per år. Enligt vår jämlikhetsuppfattning är det i första hand flygplatser med mycket små passagerarvolymmer som borde få del av resultatutjämningen. Den nedre passagerargränsen bör därför tas bort. Regeringen bör snarast lägga fram ett nytt system för resultatutjämning med beaktande av vad som ovan sagts. Försättningsvis bör staten ta ett ekonomiskt delansvar för samtliga flygplatser i länet.

Prisskillnaderna från Kalmar och Växjö till Stockholm bör elimineras. Detta bör ges regeringen till känna.

Kustsjöfarten

Kalmar län med Öland är det län som har den längsta kuststräckan av alla län. För Kalmar län spelar därför kustsjöfarten en viktig roll. Från början byggdes länets kommunikationssystem upp med kustsjöfarten som bas. Det är förklaringen till att länet saknar en kustjärnväg från Blekinge och genom länet längs kusten till Norrköping.

Genom föregående års riksdagsbeslut har kustsjöfarten fått bättre betingelser. Det är därför viktigt att sjöfarten kan utvecklas i Kalmar län och bli en integrerad del av länets transportsystem.

Kustsjöfarten är ett miljövänligt och säkert transportmedel. Det ligger därför i hela nationens intresse att transporter kan lyftas över från framför allt vägarna till kustsjöfarten. Detta är miljöriktigt och samhällsekonomiskt lönsamt. Staten bör därför ta ett ansvar för att trafikpolitiken utformas på ett sådant sätt som gör att en överföring till mer transport med kustsjöfart blir naturligen självklar.

Hemställen

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för att leva upp till den av riksdagen uttalade målsättningen om en tillfredsställande transportförsörjning i landets alla delar.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ytterligare 250 milj. kr. i särskilda väganslag för upprustning av länets riks-, läns- och enskilda vägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av ökade järnvägspolitiska insatser för att behålla och utveckla Kalmar läns samtliga järnvägslinjer,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förstärkningar för flygtrafiken i Kalmar län,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att främja kustsjöfarten i Kalmar län.

Mot. 1988/89
T210

Stockholm den 18 januari 1989

Agne Hansson (c)

Marianne Jönsson (c)

