

Motion till riksdagen

1987/88: T82

av Hans Dau (m)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Den trafikpolitiska propositionen är ett tjockt aktstycke med många olika både synpunkter och förslag. Som representant för ett av de nordligaste länen tar man med stort intresse del av vad propositionen kan innebära för oss i Norrland där kommunikationerna betyder så speciellt mycket på grund av de långa avstånden.

Tyvärr tvingas man snabbt konstatera att de flesta av förväntningarna grusas. Kvar står endast intrycket av att vi än en gång får bära en tyngre börda än andra landsändar. Bensinskatt höjningar användes tidigare till att betala höjningar av försvarsanslagen nu till att satsas på järnvägsinvesteringar men då enbart söder om Sundsvall.

Järnvägar

Som det konstateras i propositionen är en väl fungerande järnvägstrafik av stor betydelse för den regionalekonomiska utvecklingen. Tyvärr har detta konstaterande enbart lett till skrivningar om Svealandsbanan, Mäljarbanan, Arlandabanen och snabbtåg men dock endast till Sundsvall.

För utvecklingen i norra Sverige är ett väl fungerande godstransportsystem på järnväg av livsviktig betydelse. Norra stambanan, som är den avgörande pulsådern för sådana transporter norr om Ångermanälven, fyller nu den funktionen men utnyttjas på gränsen till sin kapacitet. Även med de kapacitetshöjande investeringar som pågår, kommer stambanan att vara hårt utnyttjad. För att klara den förväntade ökningen av godsmängderna och de ytterligare överföringar av gods från landsväg till järnväg, som blir nödvändiga av miljöskäl, måste ytterligare stora investeringar göras norr om Bräcke. Dubbelspår Bräcke—Vännäs är förmodligen enda lösningen för att uppnå önskvärd kapacitet om norra stambanan skall vara enda alternativet.

De investeringar, som då erfordras, är av en sådan storleksordning att även andra alternativ måste komma med i diskussionen. I propositionens projektlista nämns ostkustbanan (nybyggnad Sundsvall—Luelå) med en beräknad kostnad av 9,5 miljarder kronor utan att något förslag sedan läggs och frågan om den någonsin kommer att byggas, besvaras ej.

En helt felaktig tanke, som ofta förs fram vid diskussionerna om en kustbana är att den skulle innebära slutet för stambanan. Jag anser att en kust-

banan behövs som komplement till stambanan för att vi skall nå målet att minska de långväga lastbilstransporterna, klara de ökande godsmängderna och för att inte persontrafiken skall försvinna på grund av att den trängs ut av allt gods.

En annan mycket stor vinst med en förlängning av ostkustbanan är att stora industriorter, som t. ex. Husum, Rundvik, Nordmaling, Hörnefors, Robertsfors, Bureå och Byske skulle få tillgång till järnväg vilket de nu helt saknar. Det skulle dessutom skapas möjlighet att på sikt förlänga snabbtågstrafiken även norr om Sundsvall och då skulle även chansen för snabba förbindelser till inlandet öka.

En kustbana skulle också medföra ökade möjligheter till en omstrukturering och rationalisering av hamnarna i norra Bottenhavet och Bottenviken. Skall en rimlig lönsamhet och en fungerande isbrytarservice kunna uppnås för våra hamnar är en minskning av antalet platser, som fartygen anlöper nödvändig, speciellt vintertid. Ostkustbanan skulle på ett effektivt sätt sammanbinda och korta avstånden mellan hamnarna.

Byggandet av en första etapp av ostkustbanan mellan Sundsvall och Umeå, som ett komplement till norra stambanan och som ett alternativ till de stora investeringar, som erfordras för att bygga dubbelspår mellan Bräcke och Vännäs, bör skyndsamt utredas.

Inlandsbanan och tvärbanorna mellan inlandsbanan och kusten har en stor betydelse, speciellt på grund av de transporter av skogsråvara som lagts på dem efter det att flottningen upphört. Inlandsbanan har dessutom på senare år fått en ökad betydelse för turismen. Även ur försvarssynpunkt är inlandsbanan betydelsefull. Dessa saker sammantagna gör att standarden på inlandsbanan och tvärbanorna måste bibehållas och på vissa avsnitt förbättras.

Flyg

Den expansiva utveckling, som skett inom den inrikes flygtrafiken, har självfallet varit speciellt betydelsefull för den norra hälften av vårt land på grund av de stora avstånden och bristen på attraktiva alternativ.

Det monopol, som innehas av SAS och Linjeflyg, har dock gjort att prispolitiken missgynnat vissa områden, då i första hand över Norrland. De uppenbara prisdifferenser, som finns norr om Sundsvall, kan inte vara kostnads-mässigt motiverade. Den stora prishöjning, som flygresenärer till Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå och Luleå drabbas av är helt klart att hänföra till en monopolistisk taxesättning.

Det är på tiden att avskaffa monopolet och upphäva den prioriterade ställning, som kommunikationsministern i propositionen säger att SAS och Linjeflyg skall ha.

Större konkurrens och friare villkor för fler flygbolag skulle ge effektivare och billigare inrikesflyg i hela landet.

Ökad frihet på flygområdet skulle också ge möjlighet till direktflyg mellan fler orter både inom landet och mot grannländerna.

Sjöfart

Mot. 1987/88

T82

För ett exportberoende land, som Sverige, med dess speciella läge är och kommer sjöfarten att ha mycket stor betydelse. För det norrländska näringslivet med dess dominans av tung basindustri är det än mer påtagligt hur viktiga sjötransporterna är.

Den åretruntrafik, som numera upprätthålls efter Norrlandskusten, innebär att behovet av en väl fungerande isbrytarservice framstår som nödvändig. Inte minst den föregående svåra isvintern visar på detta. Det är därför viktigt att riksdagen påtalar behovet av en fortsatt modernisering av den svenska isbrytarflottan utöver vad som redan beslutats.

Även för den allt större och betydelsefullare färjetrafiken över Kvarken och Ålands hav är tillgången till isbrytarservice viktig.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en skyndsam utredning om byggandet av en etapp av ostkustbanan mellan Sundsvall och Umeå,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om standarden på inlandsbanan och tvärbanorna mellan inlandsbanan och kusten,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad konkurrens och friare villkor inom inrikesflyget för att få till stånd billigare och effektivare flygtrafik,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad möjlighet till direktflyg mellan fler orter inom landet och våra grannländer,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av fortsatt modernisering av den svenska isbrytarflottan,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av isbrytarservice till färjetrafiken.

Stockholm den 1 februari 1988

Hans Dau (m)

