

Motion till riksdagen

1987/88:T47

av Sigge Godin och Hans Lindblad (fp)

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

Statens järnvägar har visat att en snabbtågsförbindelse mellan Sundsvall och Stockholm är företagsekonomiskt lönsam. Enligt SJ:s planer och de förslag som finns i trafikpropositionen skall utbyggnaden först ske efter det att linjerna Stockholm—Göteborg, Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg byggts ut. Planerna för ostkustbanan är därför inte tänkta att realiseras förrän i slutet av 1990-talet. Regionalpolitiska och sysselsättningsmässiga skäl talar emellertid starkt för en tidigareläggning av projektet.

Förstärker näringslivet och kommunernas satsningar

Arbetsmarknaderna i Gävleborgs och Västernorrlands län har varit mycket besvärliga den senaste 10-årsperioden. Västernorrlands och Gävleborgs län är de län som förlorat mest innevånare under 1980-talet.

De regionalpolitiska satsningarna har dock varit blygsamma. Snabbtåget Sundsvall—Stockholm förstärker de satsningar som näringslivet och kommunerna gör för att utveckla södra Norrland. Stora ansträngningar görs av kommunerna och länsmyndigheterna för att vända den negativa sysselsättnings- och befolkningsutvecklingen. I Gävle har Gefle Teknik Center kommit till på senare år. Även i Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall satsar man aktivt på att differentiera och utveckla det lokala näringslivet. I Sundsvall arbetar man tillsammans med näringslivet på ett industrihögskoleprojekt vilket kan få stor betydelse även för kommunerna i Gävleborg.

Stora insatser görs för att förbättra gymnasieskolan och högskolan. Inom basindustrin i länen görs mycket stora investeringar för att möta 90-talet med större konkurrenskraft. Investeringarna beräknas under 80-talet uppgå till drygt 10 miljarder, vilket visar att näringslivet har en tilltro till sin industri och till södra Norrland även i framtiden.

Utvidgar de lokala arbetsmarknaderna

Flera faktorer i dagens samhälle verkar dämpande på rörligheten på arbetsmarknaden. En ökad dynamik är både samhällsekonomiskt och socialt motiverad. Enskilda kommuners arbetsmarknader är ofta för små och mer eller mindre skevt sammansatta. Många människor är därför, till följd av dålig trafikstandard, arbetslösa eller har fel arbetsuppgifter, samtidigt som de kanske behövs i grannkommunerna. Långa avstånd och bristande kollektivresestandard gör att samverkan mellan berör-

da Norrlandskommuner:s arbetsmarknader är bristfällig, trots stort behov. Pendlingsströmmarna mellan kommunerna är betydligt glesare i Västernorrlands och Gävleborgs län än jämfört med Uppsala län. Inom Uppsala län har man en betydande arbetsmarknadssamverkan mellan kommunerna. Detta borde bero på relativt korta avstånd och på goda kommunikationer. Skillnaden i arbetsmarknadssamverkan inom Uppsala/Stockholmsregionen jämfört med Norrlandskusten är uppenbar. Den indikerar att det finns en stor utvecklingspotential längs Norrlandskusten om kommunikationerna kan förbättras. Att vidga de lokala arbetsmarknaderna har en mycket stor samhällsekonomisk betydelse och är därför angeläget. Ett förädlingsvärde på mellan en halv och en miljard kronor årligen går förlorad inom det direkta upptagningsområdet för tågen Sundsvall—Stockholm, genom att arbetskraften nyttjas mindre effektivt än i Stockholmsregionen. Speciellt kvinnornas situation på arbetsmarknaden skulle förbättras med goda tågförbindelser. Betydande samhällsvinster finns inom räckhåll även om man inte uppnår Stockholmsregionens sysselsättningsgrader.

Snabbtåget Sundsvall—Stockholm utvidgar de lokala arbetsmarknaderna. Restiden mellan Sundsvall, Hudiksvall, Söderhamn och Gävle är i dag så pass lång att pendlingen mellan dessa orter är relativt obetydlig. Det innebär att befolkningen i respektive kommun har att lita enbart till den lokala arbetsmarknaden, med de nackdelar detta innebär, bl. a. i samband med rekrytering av nyckelpersoner till industrin och den offentliga förvaltningen.

En utbyggnad av snabbtågen medför t. ex. att Hudiksvallsborna på 49 minuter når Sundsvall och på 39 minuter når Söderhamn. Därmed ökar tillgången på arbetsplatser från ca 18 000 till 70 000. Motsvarande vidgning erhåller Söderhamnsborna genom att man också kan nå Hudiksvalls och Gävles arbetsmarknader.

Med en restid på en tim. och 20 minuter från Gävle till Stockholm blir daglig pendling möjlig mellan dessa orter. Tidsavståndet till Uppsala blir 44 minuter från Gävle, med allt vad det betyder för såväl arbets- som studiependling.

Med förbättrade kommunikationer kan också företagen samverka bättre. De får också betydligt vidgade närmarknader. Detta gynnar etableringen av såväl nya företag som nya produkter samt förnyelse och expansion.

Avlänkar Storstockholms överhettning

Stockholmsregionen är i dag överhettad med betydande svårigheter med bostadsförsörjning och trafik samt en dyr och instabil arbetskraft. Snabbtåget Sundsvall—Stockholm gör södra Norrlandskusten till ett alternativ till Stockholmsregionen. Längs södra Norrlandskusten finns kvalificerad arbetskraft, industrilokaler och bostäder som väl kan tillgodose behovet hos expanderande företag. Snabbare kommunikationer skulle väsentligt underlätta en matchning av resurserna i landet till fördel för samhällsekonomien.

Med snabbtåg förändras tidsavståndet till Stockholm dramatiskt för samhällena utefter södra norrlandskusten. Gävle "förllyttas" 30 % närmare Stockholm, medan Söderhamn, Hudiksvall och Sundsvall får en reduktion av färdtiden med ca en fjärdedel. En fortsatt förbättring av banan för att uppnå en hastighet på 200 km/tim även norr om Gävle kan i en andra etapp förbättra regionens närhet till Stockholm ytterligare. De kortare restiderna mellan orterna längs Ostkusbanan

medför också att regionen som helhet kan bli ett intressant alternativ till storstadsregionerna. Genom snabbtågsutbyggnaden kan ytterligare utflyttningar av statliga verk till regionen underlättas. Även inlandet kommer genom snabbtågen närmare Stockholmsregionen, vilket gör att också det kan nyttiggöra sig effekterna av de reducerade restiderna.

Orter norr om Sundsvall, Umeå, Örnsköldsvik, Kramfors och Härnösand kan också nyttiggöra sig av de reducerade restiderna genom det s. k. E4-tåget, snabbbussförbindelsen Luleå—Sundsvall.

Högre utbildning blir mer tillgänglig

Valet av högre utbildning på annan ort behöver vid goda kommunikationer inte innebära en definitiv flyttning från hemorten. Kontakterna kan vidmakthållas. Hembygden erbjuder dessutom, med bättre kommunikationer, en betydligt mera differentierad arbetsmarknad, vilket gör det lättare för nyutbildade par att vid återflyttning få arbete för båda.

Snabbtåget Sundsvall—Stockholm gör den högre utbildningen mer tillgänglig. De "egna" högskolorna i Sundsvall/Härnösand och Gävle/Sandviken har 15 % respektive 8 % av Norrlands utbud av högskoleutbildning. Dessa utbud har olika inriktningar och det är därför väsentligt att de kan nås från alla orterna i regionen. Man skulle kunna stärka varandras utbildningsprofiler, minska dubbelutbudet och nyttja resurserna effektivare och därmed ge människorna i regionen ett mer differentierat utbildningsutbud. Vidare finns Uppsala inom näravstånd, vilket speciellt för Gävle är av intresse. Vid bättre kommunikationer kan fler studerande välja att dagligen pendla till/från Uppsala, eftersom restiden endast blir 44 minuter. Detta kan få stor betydelse för Gävlebornas möjligheter att ytterligare tillgodogöra sig högre utbildning. Utbildningsfrågan får också en allt större betydelse för näringslivet. Anställda behöver kontinuerligt nå högskoleområdena för nödvändig fort- och vidareutbildning.

Tillväxten av vuxenstuderande vid högskolorna underlättas ytterligare genom snabbtågen. Vuxenstuderande kan inte i samma utsträckning som ungdomarna flytta till studieorten utan är beroende av goda kommunikationer.

Miljö- och trafiksäkerhetsvinster

I dag dominerar personbilstrafiken förflyttningarna längs södra Norrlandskusten med negativa konsekvenser för miljön och trafiksäkerheten som följd. Snabbtågen Sundsvall—Stockholm förbättrar såväl miljön som trafiksäkerheten genom att betydande resflöden kan flyttas över från såväl personbilstrafiken som flyget till tåget. Enligt samhällsekonomiska kalkyler betyder effekten av minskad biltrafik ungefär lika mycket som reseintäkter och restidsvinster tillsammans.

Utredningar från bl. a. Transportrådet och SJ visar att snabbtåg Sundsvall—Stockholm är en lönsam trafikinvestering, såväl företags- som samhällsekonomiskt. Investeringskostnaden för snabbtågen Sundsvall—Stockholm är förhållandevis blygsam, 160 miljoner kronor för banupprustning och ca 200 miljoner kronor för de fem tågsätten som skall betjäna bandelen. En tidigareläggning av utbyggnaden Sundsvall—Stockholm innebär inte några väsentliga nackdelar för andra snabbtågslinjer eftersom endast en tiondel av tågsätten åtgår för Ostkustbanan.

Regionalpolitik handlar om att finna lönsamma och varaktiga åtgärder för att stärka och vidareutveckla en regions attraktionskraft. Utbyggnaden av snabbtågsförbindelsen efter Ostkustbanan är utan tvivel ett av de mest konkreta och realiserbara projekt som kommit fram under senare år. En tidigareläggning är en regionalpolitisk satsning för att stärka konkurrenskraft och vidga de lokala arbetsmarknaderna i landets mest utsatta län under 1990-talet. Detta bör ske inom ramen för de investeringsmedel som står till förfogande.

Mot. 1987/88
T47

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen beslutar att tidigarelägga investeringen av snabbtåg på sträckan Sundsvall—Stockholm.

Stockholm den 1 februari 1988

Sigge Godin (fp)

Hans Lindblad (fp)

