

Enskild motion

Motion till riksdagen 2016/17:3008

av **Per Åsling (C)**

Infrastruktursatsningar i Jämtlands län

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för ändrade prioriteringar i syfte att åtgärda infrastruktur i Jämtlands län och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Väl fungerande infrastruktur är nödvändigt för ett fungerande samhälle. Det är en grundförutsättning för att människor ska kunna bo och vara verksamma, för att studera, arbeta, driva företag, och kunna åldras i sin hembygd. Summan av Sveriges tillväxt är summan av regionernas tillväxt. Därför är det inte bara en rättviseaspekt, utan en angelägen investering att åtgärda och förstärka infrastrukturen där bristerna är som störst – oavsett om det är grusvägar, bredband eller mobiltäckning. I denna motion koncentreras på behovet av vägar och järnvägar.

Andelen grusvägar med dålig bärighet inom skogslänen är stor i nationell jämförelse, vilket är mycket påtagligt i Jämtlands län. Det innebär stora problem för basnäringarna, skog, turism och jordbruk. Under många årtionden har det investerats för lite i grundförstärkning och beläggning, det brådskar att åtgärda dessa brister. Anslag ska fördelas utifrån de faktiska förhållandena och inte som idag efter storleken på länens befolkning. En sådan fördelning av regionala anslag slår väldigt fel och är i grunden orimlig. Det blir uppenbart när man till exempel gör en jämförelse av fördelningen av länsanslag till Blekinge län kontra Jämtlands län.

Jämtlands län

Befolkning: 126 000

Yta: 49 443 km²

Väglängd: 603,6 mil

Trafikmängd: 1 127 milj fordonskm

Länsram 2014–2025: 514 milj

Blekinge län

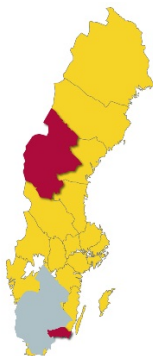
Befolkning: 151 000

Yta: 2 941 km²

Väglängd: 164,5 mil

Trafikmängd: 780 milj fordonskm

Länsram 2014–2025: 521 milj



Andelen enskilda vägar i Jämtlands län är mycket stor. Enligt Trafikverket den största andelen i landet. Långa vägar och få delägare i föreningarna gör att kostnaderna ofta blir orimligt höga. Detta slår speciellt hårt vid ny- eller reinvesteringar. Det är också ofta förekommande att de enskilda vägarna nyttjas som om de vore allmänna.

Besöksnäringen är en av landets snabbast växande branscher och i några delar av landet en av de viktigaste näringarna för regional utveckling och tillväxt. Näringsomsättningsmål är 500 Mdr år 2020. Samhällsekonomiskt är detta mycket värdefullt eftersom många arbetstillfällen skapas i såväl växande företag som i nystartade. Måluppfyllelsen kräver dock förbättrade möjligheter att på ett rationellt, säkert och miljöriktigt sätt färdas till och från destinationerna. Här kommer infrastrukturplaneringen in. Den omfattar både korta och långa perspektiv, som sträcker sig över flera nationella infrastrukturplaner. För att nå träffsäkerhet, att rätta investeringar prioriteras, är det ytterst angeläget att näringslivet är med i planerings- och prioriteringsarbetet för det långa perspektivet.

För Jämtlands läns del är det frågor om att möjliggöra ytterligare investeringar i t.ex. områdena kring Funäsdalen, Vemdalen och Åre. Inlandsbanan AB har under senare år startat nya turer till Vemdalen från flera orter i södra Sverige. Ny perrong har byggts i Röjan. Satsning på nybyggnation av järnväg är en åtgärd som bör övervägas. Det är av strategisk vikt att utveckla de svensk/norska järnvägsförbindelserna mellan Jämtland, Härjedalen och Trøndelag. Trondheimsområdet är i stark tillväxt och blir en allt starkare tillväxtmotor. Bättre förbindelser över Kölen skapar en större arbetsmarknad. Snabbtåg Stockholm–Östersund–Trondheim har under många år funnits på den politiska agendan. Största hindret har varit sträckan Storlien–Stjördal. Den finns nu med i den norska nationella transportplanen. Både grundförstärkningar och elektrifiering kommer att genomföras, vilket innebär ytterligare steg för att realisera Atlantbanan. Nästa prioritering på den svenska sidan bör bli dubbelspår sträckan Östersund–Bollnäs–Gävle.

Den ökade nationella och internationella efterfrågan på klimatneutral, förnyelsebar energi i form av biobränslen, har ökat järnvägens betydelse i Norrlands inland. Den stora skogstillgången kommer att kunna ersätta det fossila bränslet. Förutom jobb och

tillväxt kan järnvägen bli en viktig del i klimatomställningen. Medvetna konsumenter efterfrågar allt mer klimatsmarta alternativ när man gör sina val av resesätt och resmål.

Infrastruktursatsningar i Jämtlands län bör innefatta:

På kort sikt

- att länsanslagen ska fördelas utifrån väglängd och nyttjande
- en satsning på grundförstärkning och beläggning av grusvägar, ett grusvägspaket
- riktade investeringsmedel till enskilda vägar för grundförstärkningar
- att Inlandsbanan rustas enligt driftbolaget Inlandsbanan AB:s affärsplan
- att rusta tvärbanorna, t.ex. Hoting–Forsmo

På lång sikt

- genomförande av Atlantbanan med dubbelspår på sträckan Gävle–Storlien
- utred nybyggnation av järnväg sträckan Sveg–Röros

Detta bör ges regeringen tillkänna.

Per Åsling (C)