

Motion till riksdagen

1987/88: T51

av Gunnel Jonäng och Nils G Åsling (c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

Trafikpolitiken står inför en nödvändig omorganisation. Nya krav ställs.

De miljömässiga synpunkterna måste väga tungt. Likaså måste trafiksäkerhetsarbetet inriktas på att ytterligare öka trafiksäkerheten och minska riskerna för skador och dödsfall i trafiken. En tillfredsställande trafikförsörjning måste garanteras i alla delar av landet.

Järnvägstrafiken är ur dessa synpunkter det mest sakliga alternativet att satsa på.

Ökad järnvägstrafik bidrar till att kraftigt minska luftföroreningarna.

Bussen förbrukar två gånger så mycket energi per personkilometer som tåget. Personbilen förbrukar fyra gånger så mycket energi per personkm som tåget. Och flyget förbrukar åtta gånger så mycket.

Järnvägstrafiken kan också radikalt minska trafikolyckorna.

Att åka tåg är dessutom det bekvämaste sättet att ta sig fram. Man har mer utrymme omkring sig, man har fler valmöjligheter att röra sig på, att läsa, sova eller äta än man har i andra transportmedel.

Det är uppenbart att det behövs stora investeringar om SJ ska kunna fylla sin uppgift. Även service och tidhållighet måste avsevärt förbättras.

Alla delar av landet måste ha en tillfredsställande trafikförsörjning.

Kommunikationerna är samhällets viktigaste infrastruktur. Förutom företagsekonomiska aspekter måste även samhällsekonomiska aspekter läggas på dem. Det går inte att isolera vissa bygder. Trafikpolitiska satsningar kan vara tveksamma ur företagsekonomisk synpunkt, men det kan också innebära stora samhällsekonomiska förluster om de ej genomförs.

I proposition 1987/88:50 redovisas bl.a. större nya investeringsobjekt utanför Storstockholmsområdet, som sammanställts av TPR.

Det finns ytterligare projekt som bör utredas, nämligen snabbtåg Stockholm—Gävle—Bollnäs—Östersund. En satsning på dylikt snabbtåg skulle ha en stor infrastrukturell betydelse och påtagligt förbättra Gävleborgs, Jämtlands och även Västernorrlands utveckling. Det skulle också innebära en synnerligen välbehövlig lyftning åt inlandet i södra och mellersta Norrland.

Norrlandslänen har haft och har betydande svårigheter när det gäller sysselsättningen, förvärvsfrekvensen bland kvinnor och befolkningsminskningen. Det regionalpolitiska stödet har varit obetydligt. Däremot arbetar kommuner och näringsliv intensivt på att stärka sysselsättningen och åstadkomma en mer varierad arbetsmarknad.

Många av kommunerna efter linjen Gävle—Östersund har inga egna flygplatser. Man är helt beroende av SJ:s tågtrafik. Det borde självfallet ligga i SJ:s intresse att framför allt förbättra tågtrafiken för de bygder som ej har andra transportmedel och därför är beroende av den.

Vi har i partimotion tagit upp frågan om investeringsramen på 10 miljarder kr. på 10 år. Enligt partimotionen skulle det dock behövas en investeringsram fram till sekelskiftet på 20—25 miljarder kr.

Denna sunpunkt bör beaktas vid ställningstagande för snabbtåg Stockholm—Östersund.

Mot. 1987/88
T51

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen hos regeringen begär utredning om snabbtåg på linjen
Stockholm—Gävle—Bollnäs—Östersund.

Stockholm den 1 februari 1988

Gunnel Jonäng (c)

Nils G. Åsling (c)