

Motion till riksdagen

1988/89: T232

av Ulla Orring (fp)

Kommunikationer samordnade med det regionalpolitiska målet

Regionalpolitikens främsta mål måste vara att skapa likartade villkor och möjligheter för människans välfärd i hela landet.

Tyvärre måste konstateras att de högt ställda målen i praktiken inte infrias och framför allt genom att olika sektorsområden som påverkar regionalpolitiken inte samordnas utan drar åt olika håll.

Därmed undanrycks förutsättningarna för en konsekvent regionalpolitik.

Regionalpolitiken måste förstärkas så att infrastrukturen i glesbygden kan bibehållas och inte utarmas och därmed förstärkas särskilt inom kommunikationsområdet.

I Västerbotten är de stora regionalpolitiska problemen långa avstånd såväl inom länet som till landet i övrigt. Till detta skall läggas att bebyggelsen är utspridd över den stora ytan som länet representerar. Åtkomlighetsproblem och dyra transporter drabbar både den enskilde och näringslivet.

Förbättrade kommunikationer spelar därför en avgörande roll för länets kontaktmöjligheter, näringslivets utveckling, turismens framstegsmöjligheter samt glesbygdens försörjning.

Därför är det nödvändigt – ett måste – att en aktiv samordning sker mellan trafik och regionalpolitik.

Järnvägar

Riksdagens beslut om en ny trafikpolitik inför 1990-talet inger stor oro och förebådar konsekvenser som drastiskt påverkar järnvägstrafiken med begränsad turtäthet och nedläggning av vissa bandelar av strategisk betydelse för länets kommunikationsnät.

Att trafikpolitiken befinner sig i en genomförandefas innebär nu ytterligare försämrade villkor för SJ:s trafikanter i den norra regionen.

Om regionalpolitiken skall vara till stöd för den glest byggda norrländska landsdelen, får inte försämringar på transportområdet komma till stånd och dessutom benämnas som övergripande åtgärder i ett utjämnande syfte.

Med den taxepolitik som SJ nu driver kommer det regionalpolitiska utvecklingsarbetet i denna del av landet att försvåras.

Från området kring inlandsbanan transporteras stora mängder av tim-

mer via tvärbanorna Arvidsjaur—Jörn, Storuman—Hällnäs—Vännäs till sågverk och andra industrier vid kusten.

Även slig-transporterna från Boliden till Skelleftehamn/Rönnskär har hittills fraktats efter järnvägen men på grund av SJ:s taxesättning kommer förmodligen dessa transporter att överföras till landsvägstrafik. För sträckan Bastuträsk—Skelleftehamn/Rönnskär skulle det innebära att ytterligare 40—50 långtradare per dag kommer att trafikera landsvägarna med konsekvenser för både miljö och trafiksäkerhet.

En omläggning av timmergodstransporter från tvärbanan Storuman—Vännäs skulle i sin tur föra med sig ytterligare ca 60 timmerbilar per dag efter E 79, som saknar kapacitet för en sådan trafikmängd.

De stora skillnader ifråga om banavgifter som råder för SJ:s järnvägs-linjer kommer att slå ut trafiken efter inlandsbanan och tvärbanorna.

Det måste bli en uppgift att inom regionalpolitiken dels åstadkomma en samordning av insatser för bättre kommunikationer och dels utvärdera effekterna av eventuella förändringar inom SJ:s trafikområde. Åtkomlighetsproblem får ej drabba den enskilde och näringslivet ensidigt i Västerbotten.

Taxesättning bör revideras i syfte att åstadkomma jämnare och lägre priser. Regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag.

Även sovvagnstrafiken på övre Norrland måste bibehållas som en statsangelägenhet genom banverket. Även sovvagnar till Lycksele måste kunna erbjudas. Den nyligen elektrifierade bandelen Vännäs—Umeå bör även framledes ingå i stomnätet. Det är viktigt för SJ att upprätthålla anslutningstrafiken mellan huvudbanenätet och en ort som Umeå med stort presumtvt reseunderlag.

Möjligheterna till transportstöd bör ses över. Transportstödet utgör ett viktigt regionalpolitiskt instrument. F. n. erhåller träindustrin transportstöd då däremot gruvinindustrin saknar stöd för transporter för slig bl.a.

Nuvarande bestämmelser om transportstöd bör revideras med sikte på att även gruvinindustrin kan komma i åtnjutande av ett transportstöd.

Järnvägen borde ha förutsättningar att vara ett konkurrenskraftigt transportmedel i framtiden. Ju större hänsyn som tas till energiförbrukningen och kostnader för miljön, desto bättre kan järnvägen hävda sig i konkurrensen med vägtransporter. Detta kräver även investeringar i form av fortsatt upprustning av stambanan norr om Ånge.

Vägarna

Västerbotten har Sveriges längsta vägnät med 920 mil statsvägar, 450 mil enskilda vägar och därav 400 mil grusvägar. Dessutom finns 1 400 mil skogsbilvägar.

Anslagen till vägbyggnad har minskat drastiskt under senare år, både vad avser ordinarie anslag och särskilda medel.

Effekterna har drabbat näringslivets transporter hårt. Under vissa år är mer än 30 % av länets statsvägnät ej farbara för tunga transporter på grund av bärighetsproblem under tjällossningen.

De långa avstånden i länet innebär stora kostnader för underhållet.

Enbart vinterväghållningen beräknas kosta 50 milj.kr. per år, grusvägsunderhållet 40 milj.kr., broar och färjor 10 milj.kr. och beläggningsunderhållet 60 milj.kr. per år.

Mot. 1988/89
T232

För länets glesbygdsmråde ser framtidsmöjligheterna mörka ut för att åstadkomma en standardhöjning på de lågtrafikerade vägarna. För turismen innebär låg vägstandard ett svårt hinder och att dessutom möta konkurrens från mer centralt belägna turistorter.

En grov inventering av länsvägnätet visar att en tredjedel av länets vägar har brister året om för en bekväm resa/åtkomfort.

Om ett livskraftigt och differentierat näringsliv i länet skall finnas och om turism ska kunna expandera behövs en hög och jämn standard på vägnätet. Så är inte fallet idag. Därtill skall läggas behov av att även stärka förbindelserna mellan grannländerna Norge och Finland genom förbättrade tvärkommunikationer med en god vägstandard.

Om det trafikpolitiska målet är att tillförsäkra landets olika delar en någorlunda likvärdig trafikstandard måste därmed Västerbottens vägnät ges en ökad prioritet med ett kraftigt tillskott av ekonomiska medel från det statliga väganslaget.

Inom länet finns t. ex. 15 mil väg där hastigheten begränsas på grund av sämre framkomlighet till 50 eller 70 km/timme. Vägbredden är mindre än 9 meter och vägen går dessutom genom tätbebyggda samhällen. Det är framförallt E 79 – Blå vägen – och särskilt kan sträckan mellan Vännäs och Lycksele nämnas, där en 6 km lång sträcka av vägen är endast 6,5 meter bred och därmed utgör en stor trafikfara. Blå vägen ombesörjer redan idag tung lastbilstrafik med timmertransporter och förväntas bli ytterligare belastad om godstrafiken på tvärbanan Storuman–Vännäs läggs ner.

Planer för upprustning av E 79 måste prioriteras och med en ny bro över Ume-älven vid Lycksele.

Nuvarande vägnät kräver dessutom mer av insatser för nerslitna beläggningar, broreparationer och grusvägsunderhåll för den framtida framkomligheten på västerbottensvägarna.

Det finns förutom E 79 en rad av andra vägar som snarast behöver upprustas t. ex. kring Bjurholm–Västanfjällsvägen – och sträckan mellan Vindeln och Botsmark.

Omkring 75% av allt resande uttryckt i personkilometer sker på vägarna med bil. Större delen av biltrafiken sker på landsbygden eftersom det inte finns något annat alternativ för att komma till arbetsplatsen, till skolan och till butiken. Därför är en god vägstandard väsentlig för landsbygdsbefolkningen.

Anslaget för länsvägarna och för ökad bärighet bör för Västerbottens del uppräknas med 10 milj.kr., vilket kan ske genom omfördelning.

Sammanfattningsvis är både ett fungerande järnvägs- och vägsystem en förutsättning för att åstadkomma regional balans och efterlevnad. Om behovet av en tillfredsställande samhällsfunktion skall tillgodoses, kan endera systemet endast i begränsad omfattning ersätta det andra. Oftast handlar det däremot om ett komplement.

Hemställan

Med anledning av det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en starkare samordning mellan regionalpolitik och trafikpolitik för att uppnå ett transportsystem i Västerbotten som knyter samman både länets och landets olika delar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna om behovet av en revidering av SJ:s taxepolitik för att uppnå en utjämning i regionalpolitiskt syfte,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna om en revidering av transportstödet med hänsyn till gruvindustrin,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sovvagnstrafiken till övre Norrland garanteras av staten och därmed även sovvagnstrafik till Lycksele,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behovet av fortsatt upprustning av stambanan norr om Ånge.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om tvärbanornas betydelse för den regionala utvecklingen inte minst för transport av tungt gods,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behovet att sträckan Vännäs—Umeå tillförs stomnätet,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ytterligare 10 miljoner bör tillföras väganlaget i Västerbotten genom omfördelning av det totala anslaget som står till vägverkets förfogande.

Stockholm den 25 januari 1989

Ulla Orring (fp)