

Motion till riksdagen

1988/89:T365

av Karin Israelsson (c)

Vägnätet i Västerbottens inland

Sverige är ett glesbefolkat land, kanske ett av de mest glesbefolkade länderna i Europa. Både vad det gäller utvecklingen av hamnar och järnvägar går det mot en koncentration till färre linjer och färre punkter. Detta kommer även att negativt påverka inlandets transportbehov.

Detta sker samtidigt som anslaget till vägunderhåll skärs ner i Västerbottens inland. Här krävs ökade satsningar på den finmaskiga delen av det svenska transportsystemet, vägnätet.

Vägnätet i Västerbottens inland kräver speciella insatser. Det finns många mil av vägar som inte fått ett underhåll som motsvarar kravet som bilisterna ställer. En sådan sträcka är vägen mellan Adak och Slagnäs där man från bygden krävt åtgärder i mer än tjugo års tid. Andra sträckor är Robertsfors-Vindeln för att nämna några.

Det har stor betydelse för den framtida utvecklingen av en bygd att det finns goda kommunikationer och möjlighet att frakta de produkter som tillverkas på orten. Det är svårt att få företag att satsa på orter där vägarna är i stort sett oframkomliga vissa årstider.

Det finns i varje kommun i inlandet liknande vägsträckor som gör det svårt för de lokalt boende och för besökande. Tyngre transporter kan inte ske under vår- och höstperioder då bärigheten är låg och där vägarna ibland är helt avstängda.

I det trafikpolitiska beslutet inför 90-talet sägs det klart ifrån om bättre kommunikationer på landsbygden. "Barn och äldre, handikappade liksom befolkningen och näringsliv i glesbygd har en grundläggande rätt till goda kommunikationer".

I dag är landsbygden speciellt drabbad av eftersläpande underhåll. Det skulle kosta över 2 miljarder kronor att komma ikapp vägunderhållet bara i skogslänen. I år får 24 län dela på det s.k. länstrafikanslaget på 650 milj. kr. där Västerbotten får 8 miljoner och Jämtland 9 miljoner.

Även i årets budgetproposition hr 2/3 skurits bort från länstrafikanläggningar från vägverkets äskande: från 2 975 miljoner till 970 miljoner. Bärighetspaketet med särskilt bärighetshöjande åtgärder har i 1990 års budget ett anslag på 622 miljoner enligt förslag i regeringens proposition, vilket är 32 miljoner över 1989 års anslag. Problemet är att kompensationen 3,4 procent för prisstegringar, dvs. 20 miljoner, inte har erhållits. Det här kommer att innebära en bestående nivåsänkning genom att 1989 års penningvärde ligger till grund för framtida anslag.

Det är alltså nödvändigt att vägstandarden på de mindre trafikerade

vägarna tillförs ökade resurser så att effekten av 1987 års beslut om bärighetsupprustningen inte förfelas. Det är angeläget att en totalt förbättrad underhållsstandard kommer hela allmänna vägnätet till del. Speciellt bör det pekas på de areala näringarnas betydelse för det svenska hushållet och således vikten av att så stora resurser tilldelas vägsektorn att även det lågtrafikerade vägnätet kan få sin del.

Centerpartiet föreslår i sin trafikpolitiska motion att anslaget till drift av statliga vägar B2 förs ksamman med anslaget B9 Vägverket: Vissa bärighetshöjande åtgärder. Dessutom tillförs det nya kontot 400 miljoner kronor som förstärkning. Dessa medel skall då främst användas till asfaltering av grusvägar i länsnätet. Detta innebär att vägnätet i Västerbottens inland får ett rejält tillskott till de sämsta delarna av vägnätet. På sikt innebär det lägre kostnader för underhåll. Det blir då också möjligt att leva upp till löftet att hela Sverige skall leva. Med nuvarande vägstandard ges inte inlandet den möjligheten.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdgen beslutar att anslagen B2 Drift av statliga vägar och B9 Vägverket: Vissa bärighetshöjande åtgärder förs samman till ett anslag benämnt B2 Drift, underhåll och modernisering av statliga vägar, samt att detta anslag förs upp med 6 772 milj. kr., vilket innebär en förstärkning med 400 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

Stockholm den 25 januari 1989

Karin Israelsson (c)