

Motion till riksdagen

1987/88:T35

av Nils G Åsling (c)

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

Goda kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling och balans. Detta gäller i särskilt hög grad Norrlands inland, där kommunikationernas standard är helt avgörande för möjligheterna att utveckla näringslivet.

I Jämtlands län är turismen den snabbast växande huvudnäringen. Det är så till vida anmärkningsvärt att turism inte räknas som näringsliv i vägverkets värderingsmodell. Turismens behov av goda vägar beaktas därför inte i tillräcklig omfattning, detta trots att trafikflödena i Jämtlands län är flera gånger större under turistsäsong, jämfört med de värden som representerar årsdygnstrafiken.

Turismens betydelse ökar

Årligen besöks länet av ca 1 miljon turister. De flesta kommer till länet vägleddes. Detta innebär att länets vägnät skall betjäna förutom länets ca 55 000 personbilar och bussar även ytterligare ca 250 000 fordon, som tillförs länet genom turisttrafiken. Hela 60 % av dessa fordon, (ca 150 000), kommer till länet under vinterturistsäsongen, dvs. under vårintern när tjälskaderestriktionerna ger sig till känna. Vinterturismen berör dessutom i hög grad det lågt prioriterade sekundära och tertiära vägnätet i länet, vilket skapar särskilda problem. Det s. k. bärighetspaketet kommer inte att kunna tillgodose turismens behov, även om det ger möjligheter till vissa punktinsatser.

Skogsbruket är en annan av länets huvudnäringar som lider av de eftersatta väginvesteringarna och underhållet i länet. Jämtlands län har ca 1/10 av landets samlade skogstillgångar och är dessutom det län i landet från vilket — i absoluta tal räknat — det mesta virket transporteras ut för förädling i andra län.

Skogsbrukets transportproblem

Även skogsbruket får lida för brister i vägverkets värderingsmodell, som inte medger nyansering av vilka vikter som bärs upp av fordonens axlar. Denna värderingsmodell kan därför inte tillåtas styra väginvesteringarna om målet är att skapa likvärdiga utvecklingsförutsättningar. Redan i planeringsförutsättningarna konserveras och förstärks spännvidden och obalansen mellan landets starka resp. svaga regioner.

Vägverkets planerings- och värderingsmodell förutsätter att landets allmänna vägnät och — självklart — huvudvägnät redan uppfyller någon form av minimikrav

i hela landet. Med denna utgångspunkt styrs sedan resurserna mellan regionerna genom registrering av det antal fordonsaxlar som trafikerar vägarna.

I praktiken innebär t. ex. detta, att behov av ytterligare förbättringar i storstadsområden på väg med intensiv personbilstrafik och med full bärighet året runt jämförs med vägar i Norrlands inland, vilka endast tillåter tunga fordon på tjälad mark om broarna håller. I skogsområden som Norrlands inland kan man med fog dessutom förmoda att den tunga trafikens andel av det totala fordonsflödet är större än i storstadsområdena. Detta ger dock inget genomslag i värderingsmodellen.

Hälften grusvägar

Det allmänna vägnätet i länet uppgår till ca 600 mil (5 977 km). Detta innebär ca 44,77 km allmän väg/1 000 invånare, vilket är mest i hela landet.

I Stockholms län utgörs t. ex. det allmänna vägnätet av drygt 300 mil (3 058 km). Detta innebär ca 1,92 km allmän väg/1 000 invånare. Genomsnittet för landet är endast 11,73 km/1 000 invånare. Västerbottens län och Norrbottens län har 37,59 resp. 33,24 km allmän väg/1 000 invånare.

Ca 53 % av de allmänna vägarna i länet har beläggning, medan motsvarande andel för hela riket är ca 70 %. Tendensen är dessutom den, att länets eftersläpning ökar i förhållande till landet i övrigt.

I inget annat län i landet utförs — i absoluta tal — så stort trafikarbete (mätt i fordonskilometer) på allmänna vägar med slitlager av grus som i Jämtlands län. Drygt 12 % av trafikarbetet i länet utförs på sådana vägar, medan medelvärdet för landet endast är ca 3 %.

På 1/3 av det allmänna vägnätet råder tjälskaderestriktioner under i genomsnitt 2 månader årligen. (längsta avstängningstid 3,5 månader).

Huvudvägnätets andel av de allmänna vägarna i länet utgör nästan 33 % (riksvägar 93,5 mil + primära länsvägar 103,5 mil = 197 mil).

Enligt vägverket är det så självklart att huvudvägnätet i hela landet skall ha beläggning, att denna förutsättning inte ens längre uttalas som ett mål. Huvudvägnätet i Jämtlands län är belagt på endast 173 mil och har grusvägar på hela 24 mil, dvs. nästan 12 % av huvudvägnätet i länet utgörs av grusvägar. Det finns totalt endast 450 km grusvägar på landets huvudvägnät. Av dessa grusvägar finns mer än hälften i Jämtlands län (53 %).

På huvudvägnätet i Jämtlands län förekommer tjälskaderestriktioner på drygt 30 mil under ca två månader årligen.

På hela 45 % av huvudvägnätet i länet nås inte medelresehastigheten 76 km/tim.

På huvudvägnätet i länet finns mer än 50 broar som inte klarar EG:s bruttoviktsbestämmelser. Endast två län utöver Jämtlands (T-resp. W-län) har över 30 broar som inte klarar dessa bruttoviktsbestämmelser.

Otillräcklig medelstillelning

Tilldelningen av medel i långtidsplaner för riks- resp. länsvägar perioden 1988—1997 som nu föreslagits, motsvarar i Jämtlands län 19 öre/fordonskilometer, medan genomsnittet för landet är ca 21 öre. (Beakta då att länets trafikarbete på grusvägar är störst i hela landet).

Tilldelningen av medel i Jämtlands län har föreslagits bli 31:60 kr./m allmän väg

medan genomsnittet för riket utgör 81:15/m. I Stockholms län föreslås 553:95/m.

En grov uppskattning av medelsbehovet för att möjliggöra en ökad upprustning av länets vägnät för att på 10 års sikt få en med riksgenomsnittet jämförlig standard, visar på ett behov av ett extraanslag för budgetåret 1988/89 om 50 milj. kr.

Mot. 1987/88

T35

Nu bör broarna i Storsjön byggas

För att mobilisera nödvändiga resurser för en forcerad upprustning av vägnätet i Jämtlands län har jag vid tidigare riksmöten föreslagit att större vägbyggnadsprojekt skulle kunna komma till utförande med finansiering utanför statsbudgeten. I en motion till riksmötet 1986/87 föreslog jag sålunda, att de synnerligen angelägna broprojekten vid Vallsundet och Rödösundet i Storsjön i Jämtland skulle erbjudas till entreprenörer eller konsortium av entreprenörer att byggas för att sedan förhyras (s. k. leasing) av vägverket för att efter viss tid, förslagsvis 10 år, helt övertas av vägverket. Riksmötet beslöt med anledning av bl. a. min motion, att uppdra åt regeringen att återkomma med förslag till extern finansiering av vägprojekt.

I proposition 1987/88:50 föreslås nu att regeringen skall medges bemyndiga vägverket att tidigarelägga byggande av vägar eller broar med lån, s. k. förskottering, från kommuner eller företag. Sannolikt kan detta arrangemang i vissa tätbefolkade trafikintensiva delar av landet underlätta genomförandet av angelägna projekt. Om arrangemanget inte skall föranleda en fortsatt koncentration av investeringarna, förutsätter det emellertid att vägverket i stödområdena (A, B och C) också bemyndigas ersätta de kommuner eller företag som "förskotterar" en väg- eller broinvestering för räntekostnaderna under tiden fram till dess väg- eller broprojektet inlöses.

Inlandsvägen bör utredas

Vid utvecklingen av kommunikationerna spelar stamvägnätet en avgörande roll. Det projekt med en inlandsväg — en Europaväg i nord-sydlig sträckning genom Norrlands inland — som aktualiserats, tillhör denna typ av angelägna framtidsprojekt. Inte minst för utvecklingen av näringslivet i inlandet skulle en Europaväg från Göteborg till Karesuando bli av stor betydelse. Via Göteborg skulle denna led få en direktkoppling till kontinenten.

Hemställan

Mot. 1987/88

T35

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar för budgetåret 1988/89 anvisa ett extra anslag om 50 milj. kr. för underhåll och upprustning av vägnätet i Jämtlands län.
2. att riksdagen bemyndigar regeringen att medge, att vägverket vid förskottering från kommun eller företag av kostnad för väg- eller broprojekt inom stödområdet också skall medge att ersättning för räntekostnaden utgår fram till att projektet inlöses, och
3. att riksdagen begär att regeringen låter utreda och komma med förslag till en ny Europaväg, en inlandsväg från Göteborg till Karesuando.

Stockholm den 28 januari 1988

Nils G Åsling (c)

