

Motion till riksdagen

1989/90:T231

av Ulla Orring (fp)

Kommunikationerna i Västerbottens län

En av grundförutsättningarna för utveckling i en region och samspel med andra är bra och tillgängliga kommunikationer. För att utveckla näringsliv, arbetsmarknad, kompetensförsörjning och kulturliv måste transportsystemet fungera både för människor och gods.

Ett rundare Sverige får inte enbart vara en slogan. Resurser måste nu på allvar sättas in för att med kraft nå resultat för Ett rundare Sverige.

Mer av bilismens skattepengar måste avsättas för bättre vägar. Företagen i Västerbotten och i Norrland får inte hamna i skuggan av Europa utan vi måste skaffa oss snabba och pålitliga transportvägar – det gäller både flyg, järnväg och vägar.

Vägar

I ett län som Västerbotten med stora avstånd och gles bosättning har goda kommunikationer en avgörande betydelse för samhällsutvecklingen. Västerbotten har landets längsta allmänna grusvägnät drygt 400 mil – och Norrlandslänens största antal boende i glesbygd. Totalt har Västerbotten även landets längsta vägnät med 920 mil statsvägar och dessutom 1 400 mil skogsbilväg.

Anslagen till vägbyggande har minskat kraftigt under lång tid vilket inneburit en stark kvalitetssänkning.

Under en tioårsperiod har länet, trots att man har landets längsta statsunderstödda vägnät – 920 mil – erhållit landets lägsta bidrag för både byggande och driftsunderhåll. En nedrustning som bildligt talat satt sina spår i vägbanan.

Vägverket i länet har undersökt behovet av upprustning av grusvägnätet. Med ett årligt ökat tillskott av 75 milj. kr. dvs. 750 milj.kr. under en 10-årsperiod skulle grusväglängden minska med 70 mil från 410 mil till 340 mil.

Stamvägnätet omfattar enbart E 4. Om vi menar allvar med att sammanbinda regioner – kust och inland – måste även genomgående vägar som E 79 och riksväg 88 ingå i ett nationellt stamvägnät.

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.

En grov inventering visar att en tredjedel av länets vägar har brister året

om. Under vissa år är mer än 30 % av länets statsvägnät ej farbara för tunga transporter på grund av bärighetsproblem under tjällossningen.

Därtill skall även läggas behovet av att stärka förbindelserna mellan grannländerna Norge och Finland genom förbättrade tvärkommunikationer med en god vägstandard.

Särskilt under vintersäsongen utgör E 79 en farlig transportsträcka. Många av vinterturisterna kommer från Finland via Vasa-färjan till Västerbottenfjällen. Vägstandarden håller inte måttet för att tillgodose en god trafiksäkerhet. Särskilt vägen mellan Vännäs och Lycksele, där vägbredden under en 6 km lång sträcka endast är 6,5 meter bred. E 79 – Blå vägen – är en viktig trafikpulsåder med en betydande tung lastbilstrafik. Det finns förutom E 79 en rad andra vägar som snarast behöver upprustas t.ex. Bjurholm-Västtanfjällsvägen och sträckan Vindeln-Botsmark m.fl. grusvägar, vars standard är under all kritik.

I Västerbotten utgör bilen det viktigaste transportmedlet. Ca 85 % av allt resande sker på vägarna med bil. Kollektivtrafiken kan inte täcka behovet av resande till arbetsplatsen, skolan, butiken på grund av länets struktur.

Sammantaget behövs en ny beräkningsmodell för att Västerbotten skall få erforderliga medel för ökad bärighet, underhåll, beläggningar och brobyggande.

Anslaget för länsvägarna bör därför uppräknas, vilket måste ske genom omfördelning, budgetåret 90/91.

Vägarna E 79 och riksväg 88 bör ingå i ett nationellt stamvägnät.

För grusvägarna bör ett särskilt program för förbättringar upprättas.

Beredskapsanslagen som tidigare i stor utsträckning kunde användas till förbättringar och upprustning av vägnätet bör nu åter användas på detta sätt och i ökad utsträckning komma Västerbotten till del.

Järnvägen

Järnvägsnätet är dåligt utvecklat i Västerbotten och motsvarar långt ifrån vad som krävs i ett modernt samhälle med snabba och miljövänliga kommunikationer.

Enligt min uppfattning bör järnvägen ha förutsättningar att vara ett konkurrenskraftigt transportmedel även i framtiden. Energiförbrukning och kostnader för miljön kommer i framtiden att mer påverka valet av transportmedel.

Norra stambanan har en avgörande roll framförallt som godstransportör. Det ökade godsflödet har medfört kapacitetsproblem. Trots investeringsplan för att öka kapaciteten och åtgärder därmed, kommer stambanan inom snar framtid att nå kapacitetstaket.

SJ har för sin del lagt förslag till nya investeringar inför 2000-talet. I detta ingår en utbyggnad av Bottniabanan, sträckan Kramfors-Umeå. Enligt min åsikt bör nu på allvar prövas förutsättningar för att knyta samman Norrlandsstäderna upp till Luleå med Bottniabanan.

En utredning bör tillsättas för att utreda allmänna förutsättningar men även de finansiella och därmed pröva alternativa finansieringsvägar. Byggandet av en Bottniabana skulle vidga möjligheterna att sammanföra breda arbetsmarknader och svara upp mot kraven på en ökad godshantering.

Inlandsbanan måste även framgent räkna med ett solidariskt stöd från samhället för dess fortsatta existens. Banan har betydelse både för den bofasta befolkningen och för att öka framkomligheten till inlandet för turism.

Tvärbanorna skulle genom tillkomsten av Bottniabanan ges en ökad betydelse. Tvärbanan Umeå-Vännäs-Vindelö-lycksele-Storuman skulle tillsammans med inlandsbanan kunna utgöra ett både vitalt och miljövänligt alternativ till landsvägstrafik. Detsamma för sträckan Arvidsjaur till Rönnskärsverken/Skelleftehamn.

Staten måste även framgent gå in med ekonomiska medel för fortsatt drift på länsjärnvägar och även för sovvagnstrafik upp till övre Norrland.

Transportstödet utgör ett viktigt regionalpolitiskt instrument men från effektivitetssynpunkt finns skäl att se över dess utformning. Idag erhåller t.ex. träindustrin transportstöd men däremot inte gruvindustrin. De små och medelstora företagens möjligheter att få tillgång till bra transporter med rimliga priser måste stödjas. Även persontransportstödet har betydelse för de små företagen med långa avstånd till marknaden.

Jag föreslår att en särskild utredning kommer till stånd för att senare lägga konkreta förslag som riksdagen får ta ställning till.

Flyget får erfarenhetsmässigt en starkare ställning ju längre resan är. I relationer mellan Umeå-Stockholm går hälften av resorna med flyg men mellan Sundsvall-Stockholm endast 10 %.

Den interna Norrlandstrafiken behöver utvecklas ytterligare med tätare turer.

Umeå fyller redan funktionen som ett flygnav inom Norrland genom sitt läge och som lokaliseringssort för regionala funktioner, där särskilt universitetet och regionsjukhuset skapar stora kontaktbehov. Luftfartsverkets årsredovisning 1987/88 visar att passagerarökningen via Umeå flygplats är den kraftigaste i Norrland. Nu passerar årligen 0,5 milj. passagerare Umeå. Om ett nytt flygnav för att avlasta trafiken på Arlanda skall etableras och om tillgängligheten för människorna i norr skulle förstärkas så bör flygnavet placeras i Umeå.

Men även behovet av förbindelser mellan de nordliga delarna av Sverige, Norge och Finland måste stärkas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna betydelsen av utveckling av transporter och kommunikationer i Västerbotten,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av att en ny beräkningsmodell införs så att Västerbotten skall få erforderliga medel för ökad bärighet, underhåll, beläggningar för vägarna och för brobyggande,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en omfördelning av anslaget till länsvägarna för budgetåret 1990/91,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vägarna E 79 och riksväg 88 bör ingå i ett nationellt stamvägnät,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett särskilt åtgärdsprogram för förbättringar av grusvägarna tillkommer,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beredskapsanslagen för vägbyggandet,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utreda förutsättningarna för byggandet av Bottniabanan och därmed även pröva alternativa finansieringsvägar,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inlandsbanan fortsättningsvis bör erhålla statligt ekonomiskt stöd,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiskt stöd till drift av tvärbanorna och sov-vagnstrafiken till Norrland,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en utredning om transportstödet utformning tillsätts,

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett nytt flygnav bör förläggas till Umeå.

Stockholm den 25 januari 1990

Ulla Orring (fp)