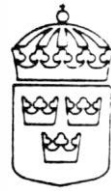


Motion till riksdagen

1989/90:T347

av Stina Eliasson (c)

Trafikpolitik för Jämtlands län



Mot.
1989/90
T347–353

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. Turismens behov av goda vägar beaktas 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 vägledes. 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, d.v.s. under vårvintern när tjälskadestriktionerna ger sig till känna. Vinterturismen berör dessutom i hög grad det lågt prioriterade sekundära och tertiära vägnätet i länet, vilket skapar särskilda problem.

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 respektive 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/l 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/l 000 invånare. Västerbottens län och Norrbottens län har 37,59 respektive 33,24 km allmän väg/l 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 självklart att huvudvägnätet i hela landet skall ha beläggning. Huvudvägnätet i Jämtlands län är belagt på endast 173 mil och har grusvägar på hela 24 mil, d.v.s. 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/timme.

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

Enligt den senaste inventeringen finns det totalt ca 140 broar i Jämtlands län, som inte klarar EG:s bruttoviktsbestämmelser.

Tilldelningen av medel till vägar i Jämtlands län är för liten.

För att understryka länets behov av åtgärder redovisas tillståndsbild för Z län:

- Beläggningsandelen för hela vägnätet är 55 %, riksgenomsnittet ca 70 %.
- Väglängd primära länsvägar med grusslitlager är 225 km. Motsvarar ca 62 % av rikets primära länsvägar med grusslitlager.
- Samtliga grusvägar med trafik mer än 250 fordon per årsdygn är 143 km. Motsvarar ca 20 % av rikets samtliga grusvägar med mer än 250 fordon per årsdygn.
- Totala kostnader för att enbart åtgärda bärighetsbrister på vägar som normalt sätts ner har beräknats till ca 1 300 Mkr.
- Totala kostnader för att återhämta eftersläpande underhåll avseende beläggings-, torrläggings- och grusslitlagerunderhåll har beräknats till ca 385 Mkr.

Nu bör broarna i Storsjön byggas

För att mobilisera nödvändiga resurser för en forcerad upprustning av vägnätet i Jämtlands län har vi centerpartister från Jämtlands län vid tidigare riksmöten upprepade gången föreslagit att större vägbyggnadsprojekt skulle kunna komma till utförande med finansiering utanför statsbudgeten. I en centermotion till riksmötet 1986/87 föreslogs 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. en centermotion att uppdra åt regeringen att återkomma med förslag till extern finansiering av vägprojekt.

I proposition 1987/88:50 föreslogs att regeringen skulle 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.

Vallsundsföreningen i Jämtland har vid upprepade tillfällen uppväktat flera myndigheter i brofrågorna.

Färjorna över Vallsundet och Rödösundet i Storsjön i Jämtland behöver repareras och inom kort förnyas. Vallsundsföreningen har med noggranna beräkningar som grund framfört förslag om att de medel som vägverket avsätter för färjornas reparation och nyanskaffning istället skall avsättas till en fond för att användas vid de aktuella brobyggena över Vallsundet och Rödösundet i Storsjön. Detta bör ges regeringen till känna.

Hemställan

Mot. 1989/90

T347

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar för budgetåret 1990/91 anvisa ett extra anslag om 100 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,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskilda brofonder.

Stockholm den 25 januari 1990

Stina Eliasson (c)