

Motion till riksdagen

1985/86:T420

Ylva Annerstedt (fp)

Planeringen av vägenslagen

Av årets statsverksproposition framgår av bil. 8, Anslag till vägar och gator, bl. a. att projekteringen av den 40 km långa sträckan Stenungsund–Uddevalle till motorväg pågår och att arbetet bör drivas i en sådan takt att det för svenska förhållanden anmärkningsvärt stora vägbygget på ca 900–1 000 milj. kr. kan påbörjas senast under 1987.

Det finns skäl att ifrågasätta inte minst från näringslivs- och regionalpolitisk synpunkt om inte forceringen av projektet mera skadat än gagnat de i och för sig goda grundintentionerna exempelvis från väg- och trafiksynpunkt. Det uppkomna svåra arbetsmarknadsläget efter nedläggningsbeslutet av varvet i Uddevalla krävde snabba beslut, och Volvos vilja att etablera en personbilsfabrik där kom självfallet att hälsas med stor tillfredsställelse. Ett villkor för denna etablering förefaller av pressen att döma ha varit en motorvägsförbindelse mellan Uddevalla och Göteborg. Vilken tid för rådrum fanns och hur var planeringsläget för vägsträckan Stenungsund–Uddevalla?

I gällande flerårsplan för byggande av riksvägar för Göteborgs och Bohus län, fastställd av vägverket så sent som januari 1984, är det aktuella vägföretaget ej medtaget. I regeringsbeslut 1985-01-24 erhöll vägverket i uppdrag att projektera och upprätta arbetsplan för utbyggnad av väg E 6 till motorväg mellan Stenungsund och Uddevalla. Med detta beslut var företagets omfattning bestämd, och finansieringen utifrån den nordiska handlingsplanen kan inte förbigå det faktum att skalan och omfattningen på detta projekt mer eller mindre slagit undan förutsättningarna för den bara årsgamla flerårsplanen för landets *hela* vägbyggande fram till år 1993.

Ett enda företag, tillika synnerligen kontroversiellt, skulle på detta sätt svara för ett års vägproduktion för landet omfattande både riks- och länsvägar. I årets budget är just summan 1 000 milj. kr. reserverad för byggande av statliga vägar. Regeringen borde i samband med framläggandet ha initierat en mera övergripande helhetssyn på väghållningen föranledd av planerna på Scanlink och motorvägsbygget Stenungsund–Uddevalla. Regeringens tystnad är märklig. Uppgiften för regeringen i detta hänseende måste väl vara att på ett rättvist och samhällsekonomiskt riktigt sätt avstämma väginvesteringarna i landet utifrån de aktuella transportbehoven. De tilläggsdirektiv som vägverket måste erhålla måste även ges en uttömmande trafikpolitisk behandling i riksdagen.

De motsägelsefulla och kontroversiella resonemang föredraganden anför om vägenslagen kan nuvarande kommunikationsminister inte lastas för.

Bristerna uppkom tidigare. Att skapa en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader innebär att fördelningsproblematiken är ett väsentligt mål. Kommer vissa företag med hög standard att finansieras utanför den ordinarie budgeten uppkommer obalanser och hotar hela planeringssystemet. Det kan ju då aldrig vara på förhand givet vilken vägstandard som skall gälla från fall till fall vid likartade transportuppgifter.

Mot. 1985/86
T420

Denna bristande stringens är synnerligen oroväckande. Tilltron och förtroendet för vägplaneringen måste återställas liksom länsstyrelsernas fortsatta roll i vägfrågor.

Vad det hela handlar om är att konkretisera 1979 års trafikpolitik inom vägområdet och framför allt hur de övergripande målen skall säkerställas för landet i sin helhet. Nuvarande ordning förefaller vara att i ettåriga budgetprocesser begränsa investeringsutrymmet för stora delar av landet, medan specialdestinerade medel säkerställer kommunikationsinvesteringar i några få regioner.

Denna ordning är inte acceptabel. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Hemställan

Med anledning av vad ovan anförts hemställer jag

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående kontinuitet i planeringen av väganslagen.

Stockholm den 27 januari 1986

Ylva Annerstedt (fp)