

**Nr 102.**

Av herr von Seth m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till vissa vägbyggnadsarbeten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ett flertal gånger efter krigsåren för statsmakterna påpekat nödvändigheten av att vägarna men framför allt broarna underhållas, förstärkas och ombyggas i tillräcklig omfattning med hänsyn till den tunga trafik, som nu framgår på landets vägar. I väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petitaskrivelse den 14 september 1949 har även på ett tydligt sätt påvisats, hur de tyngre fordonsenheterna under senare år alltmer vuxit i antal.

Ur centrala bilregistret kunna följande siffervärden erhållas till belysande av dessa förhållanden. Antal lastbilar, lastande över 3 resp. 4 ton, i procent av totala antalet med en maximilast överstigande 1 000 kg.

	L a s t f ö r m å g a	
	> 3 ton %	> 4 ton %
1.1 1939 .....	37	5
1.1 1945 .....	51	13
1.1 1947 .....	67	17
1.1 1948 .....	70	26
1.1 1949 .....	71	32
1.10 1949 .....	71	35
Axeltryck	> 4,5 à 5 ton	> 5,5 à 6 ton

I tabellen ha vid procentberäkningen sålunda frånräknats skåpbilar med en last under 1 000 kg, då dessa icke i egentlig mening äro lastbilar utan ombyggnader på personbilschassier. Den största ökningen av lastbilsparken hänföres till fordon, lastande över 4 ton, som under tiden 1939—1949 ökats med 600 % och under tiden 1947—1949 med något över 100 %.

Vidare ha myndigheterna under de kritiska åren sedan 1939 medverkat till att utnyttja fordonsparken på det mest rationella och ekonomiska sätt som är möjligt genom att medgiva överskridande av gällande hjultrycksbestämmelser för transport av olika produkter, exempelvis brännved och mjölk eller mjölkprodukter. Sålunda gäller f. n., att maximilasten vid transport av de senare produkterna under vissa villkor får överskridas med 20 %.

Det måste sålunda framstå som synnerligen angeläget, att alla de åtgärder vidtagas, som i dagens läge äro tänkbara för att förbättra brobeståndet, som är den största återhållande faktorn för ekonomiskt lönande tung trafik.

Av arbetsmarknadsskäl ha också under vintern 1949/50 igångsatts en rad brobyggnadsarbeten i de nordliga länen. Om det ur arbetsmarknads-synpunkt under budgetåret 1950/51 behöver igångsättas anläggningsarbeten i vissa delar av landet, är det angeläget, att brobyggnadsarbeten i första hand komma till utförande, om så ske kan.

En utväg synes då vara, att man vid disponeringen av det under sjätte huvudtiteln äskade anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten i första hand överväger, om icke brobyggnadsarbeten kunna komma i fråga. Skulle en koncentration av sådana brobyggnadsarbeten på det speciella anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten komma att bli särskilt stor i något län, borde det vara möjligt att frigöra en del av länets ordinarie broanslag för fördelning på andra län, där behov föreligger.

Om ett visst läge på arbetsmarknaden möjliggör igångsättandet av ett stort antal brobyggnadsarbeten, är det angeläget, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har en tillräckligt stor reserv med färdiga planer för att igångsätta brobyggnadsarbeten.

Då överrevisorerna vid väg- och vattenbyggnadsväsendet i sin berättelse av den 15 november 1949 uttalat tveksamhet, huruvida väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i tillräcklig omfattning verkställt projektering och andra förberedelseåtgärder för igångsättande av nödvändiga brobyggnader, så snart statsfinansiella synpunkter göra ökade investeringar i brobyggnadsverksamheten möjliga, föreslås, för den händelse en bättre beredskap ännu icke uppnåtts, att konsulterande ingenjörfirmor och entreprenörfirmor inom facket anlitas i den utsträckning, som kan vara erforderlig.

En annan utväg att höja landets brostandard torde vara att utföra smärre förbättrings- och förstärkningsarbeten med anlitage av anslaget under sjätte huvudtiteln till förstärkning och förbättring av vägar. Fortlöpande mindre sådana förbättringsarbeten, som kunna betraktas som normalt underhåll, ha under tidigare ått utförts med anlitage av medel å underhållsanslaget, men då detta anslag under senare år varit relativt knappt, ha medlen måst disponeras så gott som uteslutande för vägar. Då underhållet av broarna på detta sätt måst eftersättas, synes det vara angeläget, att anslaget till förbättringar i den mån så är möjligt utnyttjas också för broändamål. Anslaget torde visserligen i första hand vara avsett för förstärkningsarbeten på tjälskadade vägar och för vägar, som skola förses med vägbeläggningar, men i nuvarande läge med begränsade resurser bör en avvägning kunna göras mellan de olika arbetsobjekt, som kunna vara av största nytta för trafikens framkomlighet.

För att belysa, vad man med relativt små medel kan åstadkomma, biläges en av en inom handelskammaren i Gävle speciellt tillsatt kommitté gjord utredning jämte kartbilagor om erforderliga förstärknings- och förbättringsarbeten för broar inom länet. (Bilagorna överlämnas direkt till vederbörande utskott.) Utredningen visar, att man för en kostnad av omkring 6 miljoner kronor fördelad på förslagsvis fyra år på olika sätt åstadkommer avsevärda förbättringar för trafikens framkomlighet. Beräkningsmässigt kan man uppskatta, att genomförandet av de nämnda arbetena för en engångskostnad av 6 miljoner kronor för vägtrafiken skulle betyda en årlig vinst av omkring 2 miljoner kronor.

Under åberopande av det anförda få vi föreslå,

att riksdagen måtte uttala sig för att anslagen under sjätte huvudtiteln till vissa vägbyggnadsarbeten och förstärkning och förbättring av vägar även måtte komma till användning för utförande av brobyggnadsarbeten, där så kan anses lämpligt.

Stockholm den 20 januari 1950.

*I. Jansson,*  
Kalix.

*Ernst V. Staxäng.*

*T. G. von Seth.*

*Lars Jonsson,*  
Haverö.