

Nr 136

Av herr Jansson i Kalix m. fl., om ökat anslag till vägunderhållet.

Det allmänna vägnätet har under senare år genom den starka trafikökningen utsatts för en långt gående förslitning. Detta gäller i särskilt hög grad grusvägarna, vars vägbanor för varje år blivit sämre.

I sin petita för budgetåret 1957/58 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört härom:

Erfarenheterna från vägunderhållet under innevarande år, då väderleken under sommaren i stora delar av landet kan sägas ha varit ur väghållningens synpunkt ganska normal, i vissa delar mer gynnsam än normalt, är den att inverkan av den ökade trafiken är större än man hade anledning att förutsätta under fjolåret. I själva verket ligger det till på det sättet, att en stor grupp av våra grusvägar nu genom den ökade trafiken blivit så trafikbelastade, att det ej är görligt att utan betydligt ökade insatser med åtföljande kostnader hålla dem i ett för trafiken någorlunda nöjaktigt skick. Att hålla dem i ett för trafikanterna tillfredsställande skick låter sig över huvud taget ej mera göra. Förhållandet förvärras för varje år med ökande trafik, då allt större del av grusvägnätet kommer över i den grupp, där trafiken är för påfrestande för grusvägar. Detta kommer att fortgå så länge investeringarna, som hittills, är otillräckliga i förhållande till trafikökningen.

Dessa ökade insatser beräknar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kunna göra för en kostnad av 365 miljoner kronor.

Föredragande statsrådet har i årets statsverksproposition förklarat sig inte beredd att i dagens läge tillstyrka en så kraftig ökning av vägunderhållet som ett bifall till styrelsens medelsäskning skulle möjliggöra utan föreslår en begränsning av vägunderhållets omslutning till omkring 290 miljoner kronor. Detta innebär en reducering av det av fjolårets riksdag i enlighet med statsverkspropositionen anvisade anslaget på 300 miljoner kronor, som dock på grund av Kungl. Maj:ts begränsning av medelsförbrukningen inte i sin helhet ställts till vägväsendets förfogande.

Även vägbyggnadsanslagen har kraftigt reducerats i förhållande till föregående år och har såsom motivering härför anförts, att enligt 1955 års långtidsutredning andra mera angelägna investeringsobjekt bör ges företräde. Utan att taga ställning till frågan om den inbördes angelägenhetsordningen mellan olika investeringar nödgas man konstatera, att en nödvändig forcering av vägbyggnaderna uppskjutits till en oviss framtid.

En så snart som möjligt påbörjad och i relativt snabb takt genomförd

standardförbättring av det svenska vägnätet skulle därför inte längre vara tänkbar. Konsekvenserna härav är tydliga. Ombyggnad eller förstärkning och förbättring inklusive beläggning av livligt trafikerade vägar kan inte genomföras i snabbare takt än vad som skett under de senaste åren. Trafiken ökar dock på alla vägar men i synnerhet på de genomgående huvudvägarna. I mycket stora delar av landet är dessa vägar helt vanliga grusvägar, som för länge sedan passerat den trafikintensitet, ovanför vilken grusvägbanor inte kan hållas i ett för trafiken tillfredsställande eller ens nöjaktigt skick. Trots att för varje år allt större och större andel av anslaget användes för underhåll av dessa grusslitlager med grus- och bindjordspåföring, dammbindning, vattning och hyvling blir de med stigande trafik endast sämre och sämre. Även de mindre trafikerade vägarna försämras, eftersom för varje år en allt mindre del av anslaget kan avstås för underhåll av dessa vägar.

Genom koncentration av vägunderhållets medel och arbetsinsats till underhåll av grusvägbanorna blir många andra underhållsdetaljer försummade. Bland annat må framhållas, att underhållsåtgärder för förhindrande av tjälskador ytterligt sällan kan utföras — ja, endast i rena undantagsfall räcker resurserna för underhåll av tidigare upptagna diken. Som en följd härav blir skadorna i samband med tjällossningarna allt allvarigare. Lastbilarna blir tyngre och tyngre för varje ny modell, som lämnar fabrikena, vilket givetvis även bidrar till att försvåra skadorna. Eftersom skador av detta slag inte kan helt repareras förrän tjälen gått ur jorden, vilket i nordligaste Sverige inträffar först på eftersomaren, kommer trafiken där att under en mycket stor del av året få ta sig fram på svårt skadade vägar. Eftersom en forcerad ombyggnad av vägnätet skjutits på framtiden, är det nu ännu viktigare än tidigare, att livligt trafikerade och för näringslivet betydelsefulla transportvägar genom vägunderhållsåtgärder förstärkes så att allvarliga tjälskador kan undvikas eller avsevärt minskas. Detta skulle för övrigt verka sysselsättningsutjämnande för vägunderhållets arbetskraft, eftersom många av dessa åtgärder kan utföras vintertid.

Det är med hänsyn till tidigare utgående anslag uppenbart, att man inte kan förvänta ett i betraktande av den ökande trafiken och den på framtiden uppskjutna vägupprustningen i erforderlig utsträckning intensifierat vägunderhåll med de anslag, som föreslås i statsverkspropositionen. Endast en ytterligare försämring av vägnätet torde bli resultatet, och denna försämring kan eventuellt sluta i en verklig katastrof för landsvägstrafiken.

Även det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna anslaget torde under nuvarande förhållanden vara otillräckligt för ett verkligt effektivt vägunderhåll, eftersom vid beräkning av detta förutsatts avsevärt större investeringar i vägbyggnader. Det synes nämligen nödvändigt att för vägunderhållets del dra konsekvenserna av den försenade vägupprustningen

så att det inte på grund av vägnätets sammanbrott skall uppstå allvarliga svårigheter för stora delar av landet i en kanske mycket nära framtid.

En intensifiering av vägunderhållet bör påbörjas så snart som möjligt. Härför erfordras dock att hela det av föregående års riksdag anvisade anslaget ställes till väg- och vattenbyggnadsverkets förfogande.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandling av punkt 10 under sjätte huvudtiteln måtte till vägunderhållet anvisa ett belopp av 365 miljoner kronor och i samband därmed uttala att det av föregående riksdag beviljade anslaget till vägunderhållet snarast i sin helhet skall ställas till väg- och vattenbyggnadsverkets förfogande.

Stockholm den 23 januari 1957

Ivar Jansson
Kalix

Olof Wiklund

R. Lassinantti

Annie Jäderberg

Harald Larsson
i Hedenäset