

Nr 364

Av fru **Sandström m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag rörande väginvesteringarna.*

Ett karakteristiskt drag i utvecklingen under efterkrigsåren är motorismens snabba expansion, som nu lett till att Sverige är det mest motoriserade landet i Europa. I USA, som har störst biltäthet, kom motsvarande utveckling långt tidigare. Under en period närmast efter första världskriget hade sålunda bilismen där samma expansion som vi haft under 1950-talet.

Utvecklingen här har givetvis varit beroende av en mångfald faktorer, som här ej närmare skall analyseras. En påfallande stor benägenhet förefinnes hos allmänheten för att anskaffa motorfordon. De åtgärder som i anledning härav påkallas från statsmakternas sida måste inriktas på att i görligaste mån tillgodose befintliga trafikledsbehov, varvid även måste beaktas att bilismen kommer att ytterligare starkt tillväxa, vilket kräver tillgodoseende av ett allt större väg- och gatubehov.

Med den snabba ökningstakten har svårigheter uppstått att tillfredsställande lösa dessa problem. En av anledningarna härtill har varit att tillräckligt genomarbetade prognoser icke har förelegat. Den nuvarande bilbeskattningen är icke uppbyggd på en tillräckligt ambitiös prognos. Den planering som skett och i viss mån ännu sker såväl beträffande tätortsplaneringen som vägplaneringen beaktar icke heller tillräckligt den alltmer övergående förändringen till bilsamhället.

Vad antalet beträffar har personbilsbeståndet växt snabbast. Från att år 1946 ha utgjort 65 % av beståndet var det 78 % år 1955. Lastbilsbeståndet nedgick från 31 % till 20 % under samma period och bussbeståndet från 4 % till 2 %. Användningen av personbilarna är alltmer nyttobetonad. Lastbilsbeståndet har, trots procentuellt sjunkande andel, antalsmässigt växt synnerligen snabbt — från ett antal av ca 60 000 till ca 110 000 — samtidigt som en utpräglad differentiering av vagnstorleken skett, innebärande en markant tillväxt av dels lätta distributionsvagnar och dels tyngre enheter för transporter för bl. a. anläggningsarbeten och skogsindustrin. Beträffande perioden 1950—1954 beräknades således att av transporterad godsmängd förstnämnda år 72 % kom på lastbilarna medan de det sistnämnda året svarade för 80 %. I fråga om transportarbetet skedde en ökning från 17 % till 24 %. Lastbilarna har därför under senare år svarat för tillgodoseendet av merparten av nytillkommet transportbehov. Medan det lokala transportarbetet för samtliga transportmedel ökat med i genomsnitt 4 % har lastbilarna årligen ökat sitt med 7 %. Näringslivets rationaliseringar i fråga om transporterna har därför framför allt kunnat ske

genom lastbilstrafiken. Ett tillvaratagande av lastbilstrafikens möjligheter betyder emellertid icke en ensidigt inriktad transportpolitik. Tvärtom är det uppenbart att varje transportmedel har sin givna intressesfär betingad av bl. a. transporttekniska faktorer, men det är påfallande hur vägtransporterna icke minst inom skogsnäringarna har stora utvecklingsmöjligheter.

Med hänsyn till bilismens utveckling och stora betydelse för landets näringsliv kräves en framsynt vägpolitik. De åtgärder som riksdagen härvid uttalat sig för har emellertid av olika anledningar icke realiserats. Väg- och vattenbyggnadsverket har att upprätta flerårsplaner för sin verksamhet. Så har också skett, och på grundval av sådana planer hade 1954 års riksdag att fatta beslut om genomförande av en investeringsplan för väg- och gatubyggnadsverksamheten åren 1955 till 1959. Därvid beräknade behov för vägnätets upprustning föranledde visserligen en höjd bilbeskattning, men de för väg- och vattenbyggnadsverket erforderliga medlen skulle dock, så vitt då kunde bedömas, under denna tid medgiva en avsevärd förbättring av väg- och gatunätet. Någon plan för att helt avhjälpa eftersatta behov och de krav, som beräknad trafikökning skulle medföra under perioden, var det dock enligt det vägtekniska bedömandet icke fråga om. Hitintills har emellertid riksdagen genom anvisade anslag accepterat 1954 års väginvesteringsplan. Planen har emellertid icke realiserats, enär genom beslut av Kungl. Maj:t begränsningar vidtagits i fråga om medelsförbrukningen, vilket efter hand lett till allt större eftersläpningar och till en omslutning som nu endast uppgår till ca 70 % av den ursprungligen beräknade.

Inverkan av dessa åtgärder får ses dels mot bakgrund av de nuvarande faktiska vägförhållandena och dels mot väntad trafikökning. Enligt föreskrift i regleringsbrevet för 1954/55 anbefalldes väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa en planläggning för vägnätets utformning på längre sikt, i enlighet varmed styrelsen inrättat ett utredningsorgan under ledning av en särskild delegation, som antagit benämningen delegationen för översiktlig vägplanering. Som ett första resultat av sitt arbete anmälde denna delegation i skrivelse till Kungl. Maj:t i september 1955 att dess förberedande undersökningar rörande åtgärder för åstadkommande av ett förbättrat vägnät utvisat behov av betydligt ökade investeringar. Delegationen har därefter under 1956 framlagt ett preliminärt förslag till stamvägnät, vilket förslag varit föremål för remissbehandling av statliga och kommunala myndigheter m. fl. Ehuru något konkret förslag i frågan ännu icke förelagts Kungl. Maj:t torde det dock vara fullt klarlagt att ett vägprogram, som under en tjuguarperiod kräver årliga investeringar av storleksordningen 750—1 000 milj. kronor per år, är att fatta som ett minimiprogram. Vägnätet blir sålunda icke tidsenligt utbyggt genom förverkligande av 1954 års investeringsplan och än mindre genom begränsningar av densamma.

Framtidsplanerna för vägnätets upprustning har såsom av det sagda framgår tyvärr ännu ej kunnat föreläggas riksdagen. Under december 1956 framlades 1955 års långtidsutrednings betänkande Balanserad expansion, som ej heller ännu varit föremål för statsmakternas prövning. I 1952 års statsverksproposition

har emellertid föredragande statsrådet följt dess förslag om att under de närmaste åren inrikta väginvesteringarna på en nära nog konstant nivå.

Denna inriktning kan icke godtagas utan en mera ingående prövning av bilismens problem, varvid särskilt bör beaktas industriens och näringslivets transportekonomiska vinster av bättre vägkommunikationer.

Vårt vägnät har synnerligen allvarliga brister. Detta förhållande har påtalats av väg- och vattenbyggnadsverket i dess petitaskrivelser under de senaste åren. Likaså har statsutskottet, senast i sitt utlåtande nr 6 till 1956 års riksdag, och statsrevisorerna i sin senast avgivna berättelse uttalat sina farhågor för utvecklingen på vägbyggnadsområdet.

Av vägnätets betydande brister synes det särskilt allvarligt att tjälkadorna årligen ökar och att vägmyndigheterna måste avstänga stora delar av vägnätet under en viss tid av året. 1955 avstängdes sålunda mellan 6 000 och 7 000 km väg för lastbilstrafik, vilket är omkring 7 % av landsbygdens allmänna vägnät. Vägnätets bärighet är låg, och endast 2 % av nätet får trafikeras med åtta tons axeltryck, som numera kräves för effektivt utnyttjande av tyngre lastbilar.

Underhållet av grusvägarna blir allt dyrare och svårare med den omfattning trafiken mångenstädes har. En betydande utökning av belagd väglängd erfordras därför. Situationen i fråga om underhållet kommer självfallet att snabbt försämrats, då bilbeståndet årligen tillväxer med 10 à 15 % medan investeringar och underhållsmedel hålles på en praktiskt taget oförändrad nivå. Ur transportekonomisk synpunkt blir tidsförlusterna kostsamma särskilt i tätortstrafiken, och man kan likaså befara försämrad trafiksäkerhet.

Fördelarna av ett förbättrat vägnät får främst beaktas ur näringslivets vinster. Delegationen för översiktlig vägplanering har uppgivit att vid ett väl utbyggt stamvägnät vägförkortningar, högre genomsnittshastighet och nytillkommande beläggningar medför vinster för trafikanterna som i nuvarande kan uppskattas till tio miljarder kronor, vilket visar på väginvesteringarnas stora lönsamhet.

Beräkningen är dock icke fullständig då den ej beaktat inverkan av vare sig ökad bärighet eller höjd trafiksäkerhet.

Eftersläpningarna i flerårsplanerna har medfört ett frångående av planerade större vägföretag som delvis skjutes på framtiden. Därmed övergår metodiken till utförande av små företag, som ofta endast blir till kortvarig nytta eftersom de utgör förbättringar på en vägsträcka som avsetts ersättas av en ny genomgående trafikled. En del av de arbeten som utförs på nybyggnadsanslagen är alltså i själva verket reparationer, som rätteligen skulle ha rubricerats som underhåll. De små företagen medför också att maskininsatsen ej blir sådan som den borde vara. Vid större företag kan större maskiner insättas och kostnaderna nedbringas. Förhållandet har berörts i statsrevisorernas senaste berättelse.

Under 1957 skall nya flerårsplaner för riksvägarna upprättas. En fortsatt eftersläpning och nya planer för en så begränsad verksamhet som den hittillsvarande kommer icke att vara tillfredställande. 1954 års investeringsplan är

redan den ett minimiprogram. Icke minst med tanke på dessa flerårsplaner framstår det som en nödvändighet att till en början uppställa denna plan som mål och att sedan det konkreta förslaget till stamvägnät och en samtidig upp-
rustningsplan för sekundära vägnätet framläggs av delegationen för översiktlig
vägplanering, så att riksdagen blir i tillfälle att besluta om väginvesteringarnas
inriktning på längre sikt. Först därigenom blir det möjligt för väg- och vatten-
byggnadsverket och de väghållande städerna att konsekvent planera och full-
följa arbetena med väg- och gatunätets utbyggnad.

Under åberopande av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid sin behandling av Kungl. Maj:ts i 1957
års statsverksproposition framlagda förslag rörande väginveste-
ringarna måtte hos Kungl. Maj:t begära att — med beaktande
av de synpunkter som ovan anförts — en plan på längre sikt
för berörda investeringar snarast framläggas samt att i av-
vaktan härpå den av 1954 års riksdag godkända planen för
väginvesteringarna under åren 1954—1959 i görligaste mån
fullföljes.

Stockholm den 25 januari 1957

Ragnhild Sandström

Sigfrid Löfgren

Harry Carlsson,
Tibro

John R. Anderson
i Sundsvall
