

## Nr 524

Av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., angående fördelningen av väganslagen mellan riksvägar och länsvägar, m. m. .

(Lika lydande med motion nr 446 i Första kammaren)

I årets statsverksproposition har under sjätte huvudtiteln till egentliga vägbyggnads- och vägunderhållsarbeten upptagits 1 026,5 milj. kr. Fördelningen på olika delposter i jämförelse med de två föregående åren är enligt följande, uttryckt i miljoner kr.:

*Väghållning på landet samt i städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare*

	Riksstat 1959/60	Riksstat 1960/61	Stats- verkspro- position 1961/62	Ökning eller minskning i förhål- lande till 1959/60
Vägunderhållet . . . . .	360	365	375	+ 15
Byggande av riksvägar . . . . .	135	200	210	+ 75
Byggande av länsvägar . . . . .	200	144	145	— 55
Byggande av ödebygdsvägar . . . . .	11	11	10	— 1
Byggande av storbroar . . . . .	14	15	15	+ 1
Vissa vägbyggnadsarbeten . . . . .	4	20	20	+ 16
	<hr/> 724	<hr/> 755	<hr/> 755	<hr/> + 51

*Väghållningen i städer och stadsliknande samhällen som är väghållare*

Bidrag till underhåll av vägar och gator . . . . .	51	65	59	+ 8
Bidrag till byggande av vägar och gator . . . . .	55	115	155	+ 100
	<hr/> 106	<hr/> 180	<hr/> 214	<hr/> + 108

*Enskild väghållning*

Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. ....	21	22	24,5	+	3,5
Bidrag till byggande av enskilda vägar .....	14	13	13	—	1
	35	35	37,5	+	2,5
<i>Totalt</i> .....	865	970	1 026,5	+	161,5

Till detta kommer de vägbyggnadsarbeten som utförts som beredskapsarbeten, vilka för kalenderåret 1960 beräknas motsvara ett belopp av ca 250 milj. kr. Vägbyggande som beredskapsarbeten beräknas under nuvarande konjunktur minska till en obetydlighet, vilket innebär att det totala vägbyggandet kommer att reduceras i betydande omfattning.

Den omfördelning av anslagen mellan riksvägar och länsvägar som ovan påvisats torde helt eller delvis ha sin förklaring i ett successivt överförande av tidigare länsvägar till riksvägnätet.

Vägbyggnadsarbetets art kräver en långsiktig planering. En sådan har också skett genom den vägplan som utarbetades inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och redovisades i statsverkspropositionen till 1959 års riksdag. Man räknade där med en ökning av godstransporterna med lastbil, så att dessa år 1975 skulle vara 4 à 6 gånger större än år 1955. Därtill kommer den stora ökning av personbiltrafiken som pågår och väntas. Av planen framgår att vårt väg- och gatunät är illa rustat att möta denna trafikutveckling. Huvuddelen av vägarna är grusvägar, som inte kan hållas i ett för en sådan trafik tillfredsställande skick. Blott 20 % av landets 9 000 broar tål ett axeltryck av tio ton. De svaga broarna är ofta flaskhalsar för den tyngre trafiken, vilka gör att vägarnas kapacitet i övrigt inte kan utnyttjas. Dessutom är vägarna i fråga om trafiksäkerhet även i övrigt långt ifrån tillfredsställande.

I vägplanen rekommenderas en lika stor bärighet för hela vägnätet med vissa undantag. Detta anses böra sättas till tio tons axeltryck. Riksvägnätet avses att utökas till 13 900 km, och länsvägnätet skulle då få en längd av 79 000 km eller 85 % av de allmänna vägarnas längd. Med hänsyn till den stora andel länsvägnätet har av totala väglängden och önskemålet av lika bärighet på såväl riksvägar som länsvägar för att lastkapaciteten till fullo skall kunna utnyttjas måste detta leda till en annan avvägning mellan riks- och länsvägarna. Det är i längden en ohållbar avvägning att ca 15 % av vägnätets längd tillgodoses med betydligt större andel av anslagen till nybyggnader än vad övriga 85 % av vägnätet kan tillgodoräkna sig. Det är därför

av synnerlig vikt att byggande och underhåll av länsvägnätet håller jämna steg med riksvägnätets upprustning.

Det kan ha varit berättigat att man i det första skedet av vägupprustningen efter det att motoriseringen av transporter slog igenom tagit sikte främst på huvudvägarna. Men allteftersom dessa vägar erhåller en nöjaktig standard måste en mera målmedveten upprustning av länsvägnätet följa — och då inte bara av de vägar inom detta, som har betydelse som genomfartsleder utan även av dem som tillgodoser mera lokala behov.

Det sistnämnda är så mycket viktigare som någon avvägning av allmänt trafikpolitisk art ej skedde som grund för den nämnda vägplanen. Uppgiften att utreda avvägningen mellan olika trafikmedel har anförtratts 1953 års trafikutredning. Upprustning av det mera lokala vägnätet torde i många fall inte vara beroende av sådana allmänna bedömningar, då vägtransporterna på dessa i många fall inte har något konkurrerande trafikmedel. Departementschefen betonade också i anslutning till vägplanen att det är angeläget att tillgodose de kommersiella trafikbehov, som nu och framdeles måste lita till biltransport. En mycket betydande del av transporter är skogs- och jordbruksprodukter. Inte minst transporten av skogsprodukter kommer att få ökad betydelse i sammanhanget. För att nedbringa kostnaden gäller det att även vägar med i övrigt mera lokal betydelse får bärighet och framkomlighet som motsvarar dessa krav. Till detta har också departementschefen anslutit sig i princip. Det är angeläget att dessa synpunkter beaktas i förslag till kommande års riksdagar.

Beträffande underhållet av vägarna påtalar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen starkt behovet av intensifierat underhåll. Vid en trafik av 200 fordon per dygn anses det ekonomiskt lönsamt att ersätta grusväg med väg belagd med oljegrus eller liknande. 1959 uppgick nettominskningen av den totala grusväglängden till 3 000 km, och samma minskning beräknas ha skett under 1960. Med denna takt beräknas det dock dröja minst åtta år innan de grusvägar, som har en trafikmängd med mer än 200 fordon per dygn, hunnit förses med sådant varaktigt slitlager som oljegrus.

Med hänsyn till den väsentliga förbättring en sådan beläggning innebär och den förbättrade ekonomi beläggningen möjliggör ur underhållssynpunkt anser vi att oljegrusbeläggningen bör genomföras i en betydligt ökad takt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påtalar att man kunnat hålla denna takt i beläggningsarbetena genom att man utvalt de vägar för beläggning som har relativt god bärighet och fordrat förhållandevis ringa förstärkningsarbeten. Allteftersom beläggningen fortskrider måste man övergå till vägar som kräver mera av förstärkningsarbeten. Styrelsen säger också att den ökade beläggningsverksamheten kunnat ske genom att övriga underhållsarbeten eftersatts, vilket man i längden inte anser försvarbart. Detta talar för att vägunderhållet successivt måste ges ökade resurser så att beläggning-

en kan försiggå i ökad takt. På längre sikt bör härigenom besparingar kunna göras som väl motsvarar de ökade insatser som nu måste till. Samtidigt har samhället gjort betydande vinster genom att bättre vägar på ett tidigare stadium ställts till näringslivets förfogande.

När vi kräver beläggningsarbeten och underhållsarbeten i ökad takt vill vi samtidigt framhålla att man inte får frestas att belägga vägar som inte har den sträckning eller det tillstånd i övrigt att de kan fylla kraven under någon längre tid. Förstärkningsarbeten som endast är provisorier måste någon gång tillgripas men bör undvikas så långt som möjligt så att inte våra knappa resurser spilles utan kan koncentreras till varaktiga förbättringar. Det innebär att betydande delar av länsvägnätet måste ombyggas innan de belägges med varaktig slitbana. Detta återknyter till vad vi tidigare anfört ang. avvägningen mellan riksvägnät och länsvägnät beträffande insatserna för nybyggnad.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala som sin mening

dels att en sådan avvägning beträffande vägombyggnader bör komma till stånd, som bättre motsvarar länsvägnätets betydelse inom vårt vägnät med hänsyn till behovet av upprustning av såväl genomfartsleder som vägar av mera lokal betydelse,

dels att underhållsarbetena bör intensifieras med sikte på att i snabbare takt än hittills få till stånd beläggningsarbeten med varaktig slitbana såsom oljegrus, allt i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1961

*Jan-Ivan Nilsson*  
i Tvärålund

*Rune Gustavsson*  
i Alvesta

*John Eriksson*  
i Bäckmora

*Gustaf Svensson*  
i Vä

*Gunnar Larsson*  
i Luttra

*Harry Wahrendorff*

*Sven Vigelsbo*

*Erik Larsson*  
i Norderön