

Nr 418

Av herr **Jönsson** i Ingemarsgården **m. fl.**, *angående storbroar och färjförbindelser inom det allmänna vägväsendet.*

(Lika lydande med motion nr 356 i Första kammaren)

Vägupprustningen på landsbygden ägnas viss uppmärksamhet i årets statsverksproposition, bilaga 8, avsnittet om vägunderhåll och vägbyggnader. Departementschefen anför därvid att de nybyggnader och förbättringsåtgärder som bör komma till stånd i första hand skall inriktas på de delar av vägnätet som är av särskild vikt för näringslivets transporter. Åtgärderna bör i ökad utsträckning koncentreras på att avhjälpa för dessa transporter särskilt besvärande brister i bärighetshänseende på vissa delar av vägnätet. I sammanhanget påpekas vidare att åtgärder för förstärkning och ombyggnad av svaga broar bör vidtagas i ökad omfattning för att möjliggöra ett bättre utnyttjande av det befintliga vägnätets kapacitet.

Även den enskilda väghållningen uppmärksammas, och i den av de sakkunniga anförda och av departementschefen åberopade motiveringen för ett ökat stöd till denna heter det bland annat, att de enskilda vägarna är ett nödvändigt komplement till det allmänna vägnätet och att de därigenom har betydelse för folkhushållet i dess helhet. Det sägs vidare att den långtgående motoriseringen inom jord- och skogsbruket ställer väsentligt ökade krav på de enskilda vägarnas standard och underhåll. Därtill kommer att såväl den allmänt kommersiella som den mera fritidsbetonade trafiken tillväxer kraftigt.

Dessa synpunkter möter säkerligen ingen invändning. Deras riktighet förtjänar i stället att understrykas. Men de utgör också ett mycket starkt stöd för krav på ett utökat brobyggande för att i snabbare takt än hittills ersätta de inte så fåtaliga färjförbindelser, som vi har i olika delar av vårt land. I detta hänseende förekommer inga bestämda önskemål eller förslag i statsverkspropositionen.

Ändock finns det färjförbindelser för vilka driftkostnaderna i jämförelse med kostnaderna för ett brobygge är så höga att det redan av detta skäl är motiverat med bro i stället för färja. Lägges härtill övriga uppenbara transportekonomiska fördelar, bör det inte råda någon tvekan om att det är samhällsekonomiskt riktigt, att i den vägupprustning på landsbygden, som departementschefen talar om, även medtagna färjförbindelserna. Detta gäller inte minst med hänsyn till att färjorna i allmänhet är ett direkt

hinder för alla tunga transporter, vilket bland annat innebär att omfattande leveranser från skogsbruket avsevärt fördröjas.

Mot denna bakgrund förefaller det finnas tillräckliga skäl för en inventering och redovisning av de färjförbindelser som för närvarande används inom det allmänna vägväsendet i vårt land. Av särskilt intresse är därvid de årliga driftkostnaderna liksom även uppgifter om i vilken utsträckning broförbindelser redan är under planering eller kan komma i fråga vid den fortsatta utbyggnaden av vägväsendet.

Det torde vara de medel som är upptagna under punkt 11, Byggnad av storbroar, som främst kommer i fråga för byggande av broar som ersättning för färjförbindelser. På detta område föreligger för närvarande en eftersläpning som enligt vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppger hänger samman med att brobyggnadsföretagen inte hunnit planeras i avsedd omfattning. Då det är önskvärt att i första hand eftersläpningen inhämtas, får vi föreslå, att riksdagen uttalar sig för att ifrågavarande planering i fortsättningen bedrivs på ett sådant sätt att byggandet av broar kan ske i beräknad takt.

Under åberopande av vad ovan anförts föreslår vi således,
att riksdagen måtte

1. uttala sig för att planeringen för byggandet av storbroar i fortsättningen bedrivs så att nuvarande eftersläpning snartast möjligt inhämtas,
2. i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en inventering och redovisning av nuvarande färjförbindelser inom det allmänna vägväsendet enligt angivna riktlinjer.

Stockholm den 25 januari 1963

Elias Jönsson

i Ingemarsgården

John R. Anderson

i Sundsvall

John G. Löfroth

Mac P. Hamrin

i Kalmar