

Nr 421

Av fru **Nettelbrandt m. fl.**, *angående utbyggnad av vägsystemet inom storstockholmsområdet, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 353 i Första kammaren)

Det svenska näringslivets möjligheter att hävda sig — inte minst med tanke på konkurrensen med andra länder — hänger intimt samman med frågan om vägväsendets utbyggnad. Ett smidigt samband mellan producent och konsument är likaså avhängigt av ett välutbyggt vägväsende. Trafikutvecklingen har ställt och kommer att ställa allt större anspråk på vägarernas beskaffenhet och omfång. Vid antagande av vägplanen för Sverige år 1959 betonades att den skulle möjliggöra en successiv återhämtning av vägväsendets eftersläpning. Det är viktigt att inte utvecklingen i samhället hämmas av att vägväsendets utbyggnad sker i för långsam takt.

I sina *petita* hänvisar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till den kvalitetsgradering av riksvägnätet som styrelsen nyligen avslutat. Enligt denna måste i förhållande till vägplanens målsättning — 1975 års trafik — 81 % av vägarna bli föremål för omedelbar ombyggnad. Även i förhållande till dagens trafik är 37 % av vägarna i behov av omedelbar ombyggnad. Dessa uppgifter talar sitt tydliga språk och måste med nödvändighet motivera att vägväsendet erhåller tillräckliga resurser för att stoppa eftersläpningen.

I likhet med vad tidigare skett har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framfört kravet på att en investeringsserie om minst tre år lägges till grund för de ordinarie väginvesteringarna. Styrelsen har understrukit att en sådan investeringsserie är nödvändig för en långsiktig planering. Överensstämmelsen mellan flerårsplanebeloppen och de årliga rambeloppen har hittills icke varit tillfredsställande. Det är naturligt om det ute i bygderna skapats irritation av att flerårsplanebeloppen redan omedelbart blivit inaktuella. Undran och ovisshet inför vad som ligger bortom den allra närmaste framtiden har naturligt nog begränsat möjligheterna till en rationell vägplanering. En investeringsserie för en så begränsad tid som en treårsperiod borde kunna beakta såväl sysselsättningssituationen som det samhällsekonomiska läget. För stora vägprojekt är en ettårig planeringsperiod alltför begränsad och kan leda till en ryckighet i planeringen som ytterligare accentuerar en befintlig eftersläpning.

Det finns anledning att särskilt observera vägfrågorna för storstockholmsråjongen. Enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har specialdestinationen till de norrländska länen medfört en eftersläpning för övriga län som

uppskattats till i genomsnitt ca 30 %. Redan denna siffra är allvarlig. Härtill kommer vetenskapen om att trakten kring Stockholm är i särskild mån belastad ur trafiksynpunkt. Sålunda faller ca 3,5 % av landets totala allmänna vägnät på Stockholms län. I fråga om trafikarbetet intar emellertid länet en absolut särställning i det att 7,1 % av trafikarbetet uttryckt i fordonskilometer utföres i länet. Som framgår härav är belastningen på Stockholms läns vägar särskilt hög. Särskilda krav måste också ställas på vägarna till och omkring landets huvudstad. Det ansikte som landet härvidlag visar har betydelse icke endast inom vårt lands gränser. Köer och trafikstockningar i Stockholms omedelbara närhet är ett allvarligt irritationsmoment för trafikanterna men utgör också, ej minst i utländska resenärers ögon, en misspyrdande fläck på ett välordnat samhälle. Härtill kommer att aktionsprogrammet för bostadsbyggandet inom Storstockholm kommer att kräva särskilda investeringsökningar, om rimliga krav på framkomlighet och effektivitet skall kunna bli tillgodosedda.

Med stöd av det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte

dels fastställa en för de ordinarie väginvesteringarna gällande treårig investeringsserie,

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t begära att inom en höjd anslagsram möjliggöres en godtagbar utbyggnad av vägsystemet i storstockholmsräjongen.

dels ock besluta om den höjning av det ordinarie vägbyggnadsanslaget som kan erfordras härför.

Stockholm den 25 januari 1963

Cecilia Nettelbrandt

Augustinus Keijer

Bror E. Nyström

Erik Grebäck

Lennart Stiernstedt

Gunnar Helén

Essen Lindahl

Bengt Bengtson

Carl-Erik Johansson

Alf Wennerfors

i Solna

i Södertälje