

Nr 54

Av herr **Hansson** i Skegrie, om viss översyn av vägplanen för Sverige.

(Lika lydande med motion nr 47 i Första kammaren)

I 1959 års statsverksproposition framlades den »Vägplan för Sverige», som utarbetats inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av dess delegation för översiktlig vägplanering. Förslaget var en översiktlig och principiell plan för upprustningen av vägväsendet fram till år 1975. Planen avsågs omsättas i ett handlingsprogram genom flerårsplaner m. m. Det förutsattes, att planen skulle revideras successivt alltefter den tekniska och ekonomiska utvecklingen. Riksdagen godtog i princip vägplanen och lade den sålunda till grund för vägplaneringen.

Bedömningen i vägplanen grundades främst på näringslivets och befolkningens utveckling och lokalisering samt vägtransporternas därav betingade art och omfattning liksom givetvis den väntade fordons- och trafikutvecklingen. Beträffande vägstandarden och trafiksäkerheten framhölls i vägplanen, att vi i fråga om våra dåvarande vägars bredd, härlighet och allmänna tillstånd var illa rustade att möta den kommande trafikutvecklingen. Inte ens de mest trafikerade och för näringslivet betydelsefullaste vägarna ansågs ha en genomgående standard, som tillnärmelsevis svarade mot de krav som borde ställas på sådana trafikleder.

De krav, som enligt vägplanen borde ställas på samhället i fråga om utbyggnad och förbättring av vägväsendet, måste i många avseenden sägas ha skärpts under de senaste åren. Ökningen av fordonsbeståndet har gått snabbare än man räknade med i vägplanen. Totalantalet bilar, som vid slutet av år 1956 var cirka 855 000, skulle enligt bedömningen i vägplanen stiga till 1,6 å 1,8 milj. år 1965. Redan vid utgången av år 1961 hade emellertid det totala bilbeståndet stigit till 1,44 milj. Andra faktorer i utvecklingen är t. ex. de högre hastigheter som de nyare bilkonstruktionerna medger och den kraftigt ökade bilturismen i vårt land.

En god vägstandard är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. I undersökningar, som verkställt i vissa andra länder, har den högre vägstandardens betydelse i detta avseende klart påvisats. Trots ett intensivt trafiksäkerhetsfrämjande arbete synes i vårt land olycksfallsfrekvensen öka på ett sätt som ger anledning till stor oro. Denna utveckling torde inte minst

bero på att vi hittills inte lyckats bygga ut vägarna i takt med den växande motorismen, även om det kan sägas, att de för vägarna disponerade medlen sedan 1958 något överstigit vad som förutsattes i vägplanen. Om inte en intensifiering av vägupprustningen kommer till stånd, måste en ökad olycksfallsfrekvens befaras.

Sedan vägplanen framlades, har nya moment tillkommit, som ytterligare framhäver betydelsen av att vi påskyndar och utökar väginvesteringarna inte minst i syfte att nå ökad trafiksäkerhet. Främst kan härvid åberopas regeringens aviserade förslag om övergång till högertrafik i vårt land om några år. Såsom ovan framhållits ansåg delegationen för vägplanen, att inte ens de mest trafikerade vägarna hade tillnärmelsevis den standard som var nödvändig. Nu måste väsentligt skärpta krav ställas på vägstandarden ur trafiksäkerhetssynpunkt i följd av — såsom framhållits — den snabba trafikutvecklingen men framför allt på grund av de ökade trafikrisker, som en högertrafikreform måste medföra under ett övergångsskede.

Det är obestridligt, att många av våra viktigaste trafikleder, t. o. m. sådana med beteckningen europavägar, har en sådan beskaffenhet, att riskerna för trafikolyckor är mycket stora. Kurvor, som hindrar sikten, alltför liten vägbredd, höga backkrön m. m. innebär ständiga faror för trafikanterna. Man kan inte bortse från att dylika brister i fråga om trafiksäkerheten efter en omläggning till högertrafik kan medföra ökade risker genom att förare på grund av ovana vid högertrafiken kanske inte kan mobilisera tillräcklig sinnesnärvaro för att bemästra en snabbt uppdykande trafiksituation. Omläggningen till högertrafik torde också få till resultat en starkt ökad frekvens av utländska bilturister i vårt land, vilket medför ytterligare ökning av biltätheten på våra vägar.

De problem, som en övergång till högertrafik medför för trafiksäkerheten, blev givetvis inte prövade vid utarbetandet av vägplanen. Det gällande underlaget för bedömandet av önskvärda och nödvändiga utbyggnader och förbättringar av våra vägar måste därför anses alltför bristfälligt för det läge, som nu inträtt. Den planerade högertrafikreformen kan bedömas medföra helt nya och förut inte beräknade dispositioner i fråga om såväl arten som takten av väginvesteringarna. Det synes därför vara av behovet påkallat, att en översyn göres av vägplanen för anpassning av den till de skärpta krav på bättre vägar som en trafikomläggning måste sägas medföra. Det måste anses vara statsmakternas moraliska skyldighet att vid en trafikreform, som otvivelaktigt kommer att medföra ökade trafikrisker under ett övergångsskede, tillse att säkerheten för trafikanterna blir så god som möjligt.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla

om sådan översyn och komplettering av vägplanen för Sverige, att de ökade krav på trafiksäkerhet, som föränledes särskilt av en framtida övergång till högertrafik, kan tillgodoses.

Stockholm den 18 januari 1963

Nils G. Hansson

i Skegrie

Nr 55

Av herr **Dickson m. fl.**, om åtgärder för att bringa tillverkning och saluförande av renat brännvin att upphöra.

En spritpåverkad medborgare är en dålig medborgare. Det är ett samhällsintresse av första ordningen att medborgarna låter bli att berusa sig.

Detta samhällsintresse av första ordningen är dåligt tillgodosett. Visserligen görs en hel del i syfte att råda bot på eländet, men det är uppenbarligen inte tillräckligt; kniven har inte satts in djupt nog. De olyckor och kedjereaktioner av olyckor som följer av detta kan inte mätas i något av människor uppfunnet mått.

Därtill kommer att vi framstår som ett dåligt exempel inför världens övriga nationer.

Det renade brännvinet är en vätska som förtäres så gott som uteslutande för att nå en högre eller lägre berusningseffekt. Den fyller intet annat ändamål, och tusentals människor här i landet skulle ha gott av om det inte funnes till.

Vi föreslår därför,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t hemställa om sådan åtgärd, att det renade brännvinet, försöksvis och tills vidare, upphör att tillverkas och saluföras.

Stockholm den 18 januari 1963

James I. A. Dickson

Aug. Spångberg

Olle Westberg

John Eriksson

Bengt Börjesson

Axel Gustafsson

i Bäckmora

i Falköping