

Nr 441

Av herrar Oskarson och Thylén, *angående den statliga trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 355 i Första kammaren)

Den starka trafikutveckling som skett i vårt land under senaste tid och som alltjämt fortgår i oförminskad takt ställer stora krav på vårt vägnät.

Av propositionen framgår det också att vårt riksvägnät där trafikströmmarna är störst icke fyller kravet på godtagbar standard. Styrelsen för statens vägverk konstaterar också i sin anslagsframställning att stor del av riksvägnätet är i behov av en snar ombyggnad på grund av dålig framkomlighet. Vi instämmer i detta men vill samtidigt framhålla att det är inte enbart en fråga om framkomlighet utan i allra högsta grad en fråga om trafiksäkerhet. Det nära sambandet mellan antalet trafikolyckor, trafikintensitet och vägens beskaffenhet eller kondition är ett faktiskt förhållande. Likaså att av trafikolyckor tillhör mötes- och omkörningsolyckorna de mest svårartade.

Samtidigt med den ökade belastningen på riksvägarna varav flera är europavägar konstateras en stagnation eller t. o. m. minskning av trafiken på stora delar av det övriga trafiksvagare vägnätet.

Det är väl därför helt naturligt att resurserna för utbyggnaden av vägnätet bör fördelas så att de vägar där trafikströmmarna är störst och i stigande får en ökad andel av tillgängliga medel för att kunna hålla vägarernas standard i takt med trafikutvecklingen. Detta har icke kunnat fullföljas med den medelstildelning som stått till förfogande utan statens vägverk har fått inrikta sig på punktinsatser på de allra hårdast belastade vägsträckorna.

Tidsplanen för utbyggnad av flera av våra europavägar är sådan att någon nämnvärd förbättring icke kan påräknas under lång tid framåt.

Som ett talande exempel på detta förhållande kan utbyggnaden av stora delar av europaväg 6 anföras. Europaväg 6 är utan tvekan landets största genomfartsled med ett stort inslag av internationell trafik. Efter övergången till högertrafik har vi dessutom anledning förmoda att de utländska bilisterna kommer att bli ännu talrikare än tidigare. Europaväg 6 är hårt belastad under hela året, men under sommaren och framför allt semestertid är den sedan flera år tillbaka överbelastad. Framkomligheten är icke godtagbar. Men det är icke enbart en fråga om framkomlighet utan i allra

högsta grad också en fråga om trafiksäkerhet. Men den belastning som europaväg 6 har kräves motorväg för att erhålla en trafiksäkerhet som kan rubriceras som godtagbar.

Departementschefen ger också uttryck för den mening vi hävdar, då han i statsverkspropositionen redovisar trafikökningen på riksvägnätet 1964—1966 och framhåller att »Även utbyggnaden av europavägar bör ges hög prioritet». Men trots denna programförklaring har departementschefen med 40 miljoner kronor bantat ner styrelsens för statens vägverk äskade be-
lopp för byggande av riksvägar. Detta överensstämmer icke med det uttalande som statsrådet gjort i fråga om angelägenheten av satsning på bl. a. europavägar.

Enligt vägplanen 1959 råder en stor eftersläpning i fråga om utbyggnaden av motorvägar. Vi har i dag ca 30 mil motorväg. Enligt vägplanen skulle vi ha byggt 180 mil fram till år 1975. Om vi skall ha några förutsättningar att infria denna planering borde vi innevarande år ha färdigställt sammanlagt ca 100 mil av de 180. En kraftigare satsning på utbyggnaden av landets stora trafikleder synes oss nödvändig, om vi över huvud taget skall ha möjlighet att i framtiden klara trafiksituationen på dessa. Den anslagsfördelning, som framgår av vägverkets flerårsplan för utbyggnad av t. ex. europaväg 6, måste betraktas som helt otillfredsställande. Även andra finansieringsformer än via statsbudgeten får icke uteslutas då det gäller att skapa resurser för ökat vägbyggande.

I ett interpellationssvar i andra kammaren den 15 december 1967 angav kommunikationsministern att »Målet för den statliga trafikpolitiken är att för landets olika delar säkra en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad». Vi delar denna kommunikationsministerns trafikpolitiska målsättning. Och vi vill i detta sammanhang peka på att det enligt vår uppfattning finns all anledning att ur samhällsekonomisk synpunkt uppmärksamma det transportalternativ som järnvägen alltjämt kan erbjuda på flera platser där trafikströmmarna är stora och belastningen på parallellt löpande landsvägar är alltför hög med hänsyn till deras standard. I det vägbyggnadsläge vi befinner oss bör alla möjligheter ingående prövas, som kan medverka till att nedbringa landsvägstransporterna genom att bibehålla eller t. o. m. öka den spårbundna trafiken. Statens järnvägars bebådade hårda rationalisering inger på många håll oro. Det företagsekonomiska utfallet hos ett av statens trafikverk, i detta fall SJ, får icke ses som en isolerad företeelse utan måste inpassas i sitt samhällsekonomiska sammanhang. Enligt vår mening är det nödvändigt att åstadkomma en helhetssyn när det gäller den statliga trafikpolitiken. Den trafikpolitiska målsättningen bör göras gemensam för statens samtliga trafikverk. Därigenom torde underlag kunna skapas för effektiva åtgärder på trafikens område, där de olika trafikverkens kapacitet för närvarande, de-

ras utbyggnadsmöjligheter och tidsplanen för utbyggnaden kan bedömas i ett sammanhang.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer att Kungl. Maj:t vid fullföljandet av den trafikpolitiska målsättningen tar större hänsyn till de fördelar som integrerad trafik erbjuder samt i övrigt beaktar vad i motionen anförts vid fördelning av medel för vägbyggnader.

Stockholm den 25 januari 1968

Gunnar Oskarson (h)

Bengt-Olof Thylén (h)