

Nr 167

Av herrar **Bohman** och **Sundelin**, *angående den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vägnätet.*

(Lika lydande med motion nr 137 i Första kammaren)

Trots den omfattande vägbyggnadsverksamheten under de senaste åren är vägnätet behäftat med stora brister. Detta har kommit till uttryck i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita, där resultatet av en ingående inventering av riksvägnätet redovisas. Därav framgår att ungefär hälften av dess vägar icke uppfyller standardkraven för en godtagbar vägtransportekonomi och rimlig trafiksäkerhet.

Alltför stor del av det allmänna vägnätet på landsbygden består av grusvägar med en trafik av en sådan storlek att övergång till belagd väg är ekonomiskt motiverad. Med nuvarande utbyggnadstakt i fråga om beläggningar och oljegrusbehandlingsar skulle det emellertid taga minst åtta år, innan beläggning är helt genomförd. För näringslivets viktiga transporter är det särskilt allvarligt att endast hälften av vägnätet får trafikeras med 8 tons axeltryck och 12 tons boggietryck, medan resten i huvudsak endast upplåtits för 6 tons axeltryck och 10 tons boggietryck. Siffrorna bör bedömas mot bakgrunden av motsvarande utländska normer och den rekommendation om 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck som 1960 års europeiska transportministerkonferens utfärdat. De svenska vägnormerna tillåter dessa belastningar, men under de år de tillämpats har icke några *genomgående* sträckningar tillkommit, som resulterat i att länens trafikföreskrifter kunnat medge transporter enligt nämnda internationellt godtagna och tillämpade belastningar. Det vidgade europeiska samarbetet kommer med säkerhet att leda till ökade godstransporter över gränserna, vilket understryker behovet av enhetlig bärighetsstandard i det europeiska vägnätet. En upprustning av det svenska vägnätet framstår dessutom med tanke på den samtidigt alltmer hårdnande internationella konkurrensen som ännu mer nödvändig för att förbättra exportnäringarnas vägtransportekonomi och stärka deras konkurrenskraft. Inom södra Sverige är skogsindustrien praktiskt taget helt hänvisad till vägtransport av timmer och rundvirke, och i landets norra och mellersta delar sker skogstransporterna alltmer på väg. Klenvirke och lövved, som icke kan flottas, måste framforslas med bil och under ekonomiskt gynnsamma transportbetingelser. Gruvindustriens, järnverkens och verkstadsindustriens transporter framgår också i ökad omfattning på vägarna.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har inriktat sin planering på att fullfölja vägplanen, som i princip antogs av 1959 års riksdag för att ligga till grund för vägupprustningen. Den successiva upprustning av vägnätet som förutsatts i planen betingas såväl av den snabbt växande absoluta trafikbelastningen som av de strukturförändringar som skett och alltjämt sker inom folkhushållet genom fortgående industrialisering och fortsatt tillväxt av befolkningen i städer och tätorter. Näringslivet inom ett stort antal av landets tätorter är beroende av arbetskraft från den omgivande landsbygden, som för sina arbetsresor använder bil eller buss. Industriens koncentration och specialisering förutsätter ökat transportarbete på vägar och gator. En genomgripande omdaning av gatunätet i våra städer är i många fall ofrånkomlig för att få tillräckligt kapacitetsstarka leder för genomgående trafik och för förbindelser mellan centrum samt bostads- och industriområden.

Även om vägplanen räknade med att i stort bibehålla de vägsträckningar som av ålder utbildats som förbindelser mellan städerna, har ändrad linjeföring många gånger måst ske på mellansträckorna. Äldre byggnadsmetoder och resurser medgav icke ett linjeval, som i dag är möjligt tack vare maskinteknikens utveckling. Ur transportsynpunkt lämpliga vägar kan därför förläggas i terräng, som tidigare skulle ha medfört ett alltför dyrbart vägbyggande. Tillväxten av industrisamhällen kan dessutom i många fall medföra att en ny väg mellan exempelvis två städer måste ges en ändrad huvudsträckning. Exempel härpå är ny sträckning av riksväg 2 mellan Kungälv och Uddevalla i ett läge utmed kustsamhällena Stenungsund m. fl., omläggning av riksväg 4 i misterhultsområdet och öppnande av en östvästlig led mellan bruks- och industrisamhällena i norra Uppland.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden har, som nyss anförts, gått ut på att följa vägplanen med den ettåriga eftersläpning som blivit en följd av riksdagens tidigare beslut. Flerårsplanerna för perioden 1961—1965 har också upprättats med tanke härpå. Äskandena för budgetåret 1961/62 har gått ut på att i enlighet med planen få disponera 480 milj. kr. för det allmänna vägnätet. Departementschefen har emellertid skurit ned beloppet till 380 milj. kr. Med föreslagen fördelning på olika vägtyper skulle detta innebära att riksvägarna för 1962 års verksamhet skulle få ett minskat anslag med 55 milj. kr. och länsvägarna med 40 milj. kr. i förhållande till styrelsens förslag.

Reduceringen är så betydande att stora risker föreligger för att erforderliga nysträckningar icke kan genomföras. Arbetena torde därför delvis få inriktas på punktvisa förbättringar, som ej ger den på lång sikt nödvändiga standarden. Åtskilliga i flerårsplanerna upptagna viktiga företag måste uppskjutas. Riskerna för en ändrad investeringsinriktning är uppenbara. Kortsiktiga förbättringsarbeten har avsevärt sämre räntabilitet än arbeten som kan anpassas efter upprättade flerårsplaner. Begränsningarna i

väginvesteringarna är särskilt allvarliga med tanke på trafiksäkerheten, som skulle i hög grad förbättras genom vägplanens realiserande. Enbart riksvägnätets utbyggnad ansågs vid vägplanens tillkomst och med rådande biltäthet medföra ett bortfall av omkring 4 000 olyckor per år och ett nedbringande av dödsolyckornas antal med omkring 150. Såväl med beaktande härav och det snabbt växande fordonsbeståndet som med hänsyn till vägtransportekonomin och näringslivets konkurrenskraft är begränsningen av vägplanens investeringar allvarlig. Motorfordonsbeståndets tillväxt och ökade inkomster av fordons- och drivmedelsskatterna medger dessutom att de förutsatta investeringsökningarna planmässigt genomföres.

Statsutskottet har under en följd av år understrukit nödvändigheten av att en plan fastställs för de fortsatta väginvesteringarna och fann det i sitt utlåtande nr 6 till 1959 års riksdag mycket tillfredsställande att vägplanen framlagts. Utskottet fann också att planen var väl ägnad att läggas till grund för den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vägnätet. Även om statsutskottet samtidigt förklarade att det principiella godtagandet av vägplanen icke innebar ett ställningstagande till det i vägplanen framlagda investeringsprogrammet för »hela» perioden eller ens »under tioårsperioden» 1958—1967, hänvisade utskottet dock till sitt uttalande till 1958 års A-riksdag om att genomföra flerårsplanerna för tiden 1958—1962. Vid sistnämnda riksdag hade statsutskottet bl. a. understrukit nödvändigheten av att en plan för de fortsatta väginvesteringarna fastställdes. Förutsättningen för en från såväl tekniska som ekonomiska synpunkter rationellt bedriven vägbyggnadsverksamhet torde — anförde utskottet — nämligen vara en investeringspolitik som gäve möjligheter till en mera långsiktig arbetsplanering utan ändringar år från år. Endast härigenom bleve det möjligt att utnyttja de fördelar som stode att vinna genom övergång från mindre till större arbetsföretag på sätt som förordats av bl. a. statsrevisorerna i deras vid 1956 års riksdag avgivna berättelse. Den rådande ovissheten om de kommande årens medelstildelning förhindrade också i stor utsträckning utläggandet av större entreprenader, varjämte överblicken av behovet och sysselsättningen i fråga om verkets egen arbetskraft försvårades. Framför allt de stora eftersläpningar som förelåge på vägväsendets område nödvändiggjorde enligt utskottets mening på längre sikt planerad, kraftigt utökad byggnadsverksamhet.

Nämnda synpunkter äger enligt vår mening alltjämt giltighet, och det är därför beklagligt, att en bättre anpassning till vägplanen icke ansetts möjlig för instundande budgetår. Enligt vår uppfattning är det därför angeläget, att sådan anpassning snarast därefter åter kommer till stånd. Skulle nämligen vägplanens förutsatta investeringsbehov årligen räknas ner — något som vore särskilt betänkligt med hänsyn till att tillväxten av fordonsbeståndet och därmed anspråken på vägarna synes bli kraftigare än vad tidigare i samband med vägplanens godtagande antagits — blir vägplanens för-

verkligande väsentligt försenad med ty åtföljande konsekvenser för vägnätets standard, den allmänna transportekonomin och trafiksäkerheten. Med tanke på behovet av målmedvetenhet och planmässighet i vägbyggandet — ett behov som enligt vad nyss erinrats vid flera tillfällen understrukits av statsutskottet — måste en återgång till vägplanen snarast komma till stånd, om den över huvud skall kunna i fortsättningen ligga till grund för vägbyggandet.

Under de båda senaste åren har utlagda beredskapsarbeten visserligen medfört att vägväsendets investeringsnivå ökats med ett par hundra milj. kr. till omkring 600 milj. kr. Beredskapsarbetena har främst gällt i flerårsplanerna upptagna objekt, och särskilt länsvägarna, främst i Norrland, har undergått icke oväsentliga förbättringar. Enligt uttalande av 1958 års A-riksdag (statsutskottets utlåtande nr 6:1958) bör emellertid en klar gräns dragas mellan den ordinarie investeringsverksamheten och de med medel från beredskapsanslag bedrivna arbetena. De senare borde sålunda enligt utskottets uppfattning läggas helt utanför den förstnämnda verksamheten. Anslaget för nämnda arbeten, vilka utskottet förutsatte komme att bedrivas så effektivt som möjligt, borde således utnyttjas utan förfång för det ordinarie vägbyggandet.

Även denna statsutskottets uppfattning vill vi understryka. Beredskapsarbetena har ett annat syfte än de ordinarie vägarbetena, de är icke lika lönsamma och effektiva och de har — i varje fall hittills — även i den mån de avsett i flerårsplanen upptagna arbeten icke kunnat helt infogas som ett led i den långsiktiga vägplaneringen. De har å andra sidan obestriddligen bidragit till att höja vägnätets standard och i det hänseendet varit ett värdefullt komplement till ordinarie arbeten. Med nuvarande goda arbetstillfällen är det emellertid troligt att nya beredskapsarbeten icke kommer att bedrivas i ens tillnärmelsevis samma omfattning som under de senaste åren. Sannolikt kommer därför den totala investeringsnivån att sjunka, eftersom de ordinarie anslagen enligt statsverkspropositionen ligger blott 10 milj. kr. över förra årets anslag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade som ovan anförts äskat 100 milj. kr. mer än föregående års ordinarie anslag. Det är därför angeläget, att de beredskapsarbeten som kommer till utförande får avse vägbyggande och i möjligaste mån samordnas med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens verksamhet så att särskilt trängande vägbehov kan tillgodoses. Urvalet av för beredskapsarbeten lämpliga objekt bör därför ske med beaktande av att sådana arbeten i flerårsplanerna kan utföras som eljest måste uppskjutas med anledning av att flerårsplanerna genom anslagsreduceringen icke fullföljes i avsedd takt.

Med återopande av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att i motionen anförda synpunkter måtte beaktas vid det slutliga fastställandet av investeringsnivån för ordinarie

vägbyggnadsverksamhet och beredskapsarbeten, allt med hänsyn till angelägenheten av att vägplanen för Sverige fullföljes.

Stockholm den 24 januari 1961

Gösta Bohman

B. Sundelin