

Nr 524

Av herr Nilsson i Tvärålund m. fl., *angående fördelningen av väganslagen mellan riksvägar och länsvägar, m. m. .*

(Lika lydande med motion nr 446 i Första kammaren)

I årets statsverksproposition har under sjätte huvudtiteln till egentliga vägbyggnads- och vägunderhållsarbeten upptagits 1 026,5 milj. kr. Fördelningen på olika delposter i jämförelse med de två föregående åren är enligt följande, uttryckt i miljoner kr.:

Väghållning på landet samt i städer och stadslänkande samhällen, där kronan är väghållare

	Riksstat 1959/60	Riksstat 1960/61	Stats- verkspro- position 1961/62	Ökning eller minskning i förhål- lande till 1959/60
Vägunderhållet	360	365	375	+ 15
Byggande av riksvägar	135	200	210	+ 75
Byggande av länsvägar	200	144	145	— 55
Byggande av ödebygdsvägar	11	11	10	— 1
Byggande av storbroar	14	15	15	+ 1
Vissa vägbyggnadsarbeten	4	20	20	+ 16
	<hr/> 724	<hr/> 755	<hr/> 755	<hr/> + 51

Väghållningen i städer och stadslänkande samhällen som är väghållare

Bidrag till underhåll av vägar och gator	51	65	59	+ 8
Bidrag till byggande av vägar och gator	55	115	155	+ 100
	<hr/> 106	<hr/> 180	<hr/> 214	<hr/> + 108

av synnerlig vikt att byggande och underhåll av länsvägnätet håller jämna steg med riksvägnätets upprustning.

Det kan ha varit berättigat att man i det första skedet av vägupprustningen efter det att motoriseringen av transportererna slog igenom tagit sikte främst på huvudvägarna. Men allteftersom dessa vägar erhåller en nöjaktig standard måste en mera målmedveten upprustning av länsvägnätet följa — och då inte bara av de vägar inom detta, som har betydelse som genomfartsleder utan även av dem som tillgodoser mera lokala behov.

Det sistnämnda är så mycket viktigare som någon avvägning av allmänt trafikpolitisk art ej skedde som grund för den nämnda vägplanen. Uppgiften att utreda avvägningen mellan olika trafikmedel har anförtratts 1953 års trafikutredning. Upprustning av det mera lokala vägnätet torde i många fall inte vara beroende av sådana allmänna bedömningar, då vägtransporterna på dessa i många fall inte har något konkurrerande trafikmedel. Departementschefen betonade också i anslutning till vägplanen att det är angeläget att tillgodose de kommersiella trafikbehov, som nu och framdeles måste lita till biltransport. En mycket betydande del av transportererna är skogs- och jordbruksprodukter. Inte minst transporten av skogsprodukter kommer att få ökad betydelse i sammanhanget. För att nedbringa kostnaden gäller det att även vägar med i övrigt mera lokal betydelse får bärighet och framkomlighet som motsvarar dessa krav. Till detta har också departementschefen anslutit sig i princip. Det är angeläget att dessa synpunkter beaktas i förslag till kommande års riksdagar.

Beträffande underhållet av vägarna påtalar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen starkt behovet av intensifierat underhåll. Vid en trafik av 200 fordon per dygn anses det ekonomiskt lönsamt att ersätta grusväg med väg belagd med oljegrus eller liknande. 1959 uppgick nettominskningen av den totala grusväglängden till 3 000 km, och samma minskning beräknas ha skett under 1960. Med denna takt beräknas det dock dröja minst åtta år innan de grusvägar, som har en trafikmängd med mer än 200 fordon per dygn, hunnit förses med sådant varaktigt slitlager som oljegrus.

Med hänsyn till den väsentliga förbättring en sådan beläggning innebär och den förbättrade ekonomi beläggningsen möjliggör ur underhållssynpunkt anser vi att oljegrusbeläggningsen bör genomföras i en betydligt ökad takt.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påtalar att man kunnat hålla denna takt i beläggningsarbetena genom att man utvalt de vägar för beläggning som har relativt god bärighet och fordrat förhållandevis ringa förstärkningsarbeten. Allteftersom beläggningsen fortskrider måste man övergå till vägar som kräver mera av förstärkningsarbeten. Styrelsen säger också att den ökade beläggningsverksamheten kunnat ske genom att övriga underhållsarbeten eftersatts, vilket man i längden inte anser försvarbart. Detta talar för att vägunderhållet successivt måste ges ökade resurser så att beläggnings-

en kan försiggå i ökad takt. På längre sikt bör härigenom besparingar kunna göras som väl motsvarar de ökade insatser som nu måste till. Samtidigt har samhället gjort betydande vinster genom att bättre vägar på ett tidigare stadium ställts till näringslivets förfogande.

När vi kräver beläggningsarbeten och underhållsarbeten i ökad takt vill vi samtidigt framhålla att man inte får frestas att belägga vägar som inte har den sträckning eller det tillstånd i övrigt att de kan fylla kraven under någon längre tid. Förstärkningsarbeten som endast är provisorier måste någon gång tillgripas men bör undvikas så långt som möjligt så att inte våra knappa resurser spilles utan kan koncentreras till varaktiga förbättringar. Det innebär att betydande delar av länsvägnätet måste ombyggas innan de belägges med varaktig slitbana. Detta återknyter till vad vi tidigare anfört ang. avvägningen mellan riksvägnät och länsvägnät beträffande insatserna för nybyggnad.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala som sin mening

dels att en sådan avvägning beträffande vägombyggnader bör komma till stånd, som bättre motsvarar länsvägnätets betydelse inom vårt vägnät med hänsyn till behovet av upprustning av såväl genomfartsleder som vägar av mera lokal betydelse,

dels att underhållsarbetena bör intensifieras med sikte på att i snabbare takt än hittills få till stånd beläggningsarbeten med varaktig slitbana såsom oljegrus, allt i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1961

Jan-Ivan Nilsson
i Tvärålund

Rune Gustavsson
i Alvesta

John Eriksson
i Bäckmora

Gustaf Svensson
i Vä

Gunnar Larsson
i Luttra

Harry Wahrendorff

Sven Vigelsbo

Erik Larsson
i Norderön