

Nr 596

Av herrar Ottosson och Strandberg, *angående vägbyggnad och vägunderhåll i Jämtlands län.*

(Lika lydande med motion nr 753 i Andra kammaren)

Enligt vägstadgan indelas landets vägar i riksvägar, länsvägar och ödebygdsvägar. Riksvägarna — på landsbygden — omfattar ca 12,5 % av det allmänna vägnätet, i Jämtlands län ca 13,4 %.

Bland länsvägarna särskiljer man de s. k. genomgående länsvägarna, vilka vanligen sträcker sig genom flera län och utgör ca 13 % av landets allmänna vägnät. I Jämtlands län är andelen 23 % — den största i landet.

Ödebygdsvägarna — som finns endast i de fem nordligaste länen samt Värmlands och Kopparbergs län — kan i Jämtlands län uppskattas till ca 50 mil eller 10 % av det allmänna vägnätet.

Av Jämtlands allmänna vägar är således ca 80 % att hänföra till länsvägar.

Planering för och anslag till vägbyggnadet

För väg- och brobyggandet upprättas länsvis flerårsplaner, omfattande fem år, vilka planer revideras efter tre år att omfatta en ny femårsperiod. Eftersom riksdagen beviljar anslag till vägväsendet för endast ett år i sänder är anslagstilldelningen känd bara för femårsperiodens första år. För de följande åren måste anslagstilldelningen uppskattas. Viss ledning utgör därvid 1963 års riksdagsbeslut att »garantera» ett grundbelopp om 500 milj. kronor/år. För år 1965 ökades beloppet till 560 milj. kronor och för 1966 till 610 milj. Utöver ordinarie anslag har Jämtlands län under en följd av år tilldelats avsevärda belopp för beredskapsarbeten, vilket påskyndat i flerårsplanerna upptagna vägbyggnadsföretag. Anslagstilldelningen framgår av följande sammanställning:

| Vägtyp | 1964 | | | 1965 | | | 1966 | | | 1967 | | |
|----------------|-------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|---------------------|
| | Anslag | | S:a milj. kr. | Anslag | | S:a milj. kr. | Anslag | | S:a milj. kr. | Anslag | | S:a milj. kr. |
| | Ord. | Bered. | | Ord. | Bered. | | Ord. | Bered. | | Ord. | Bered. | |
| Riksväg .. | 11,4 | 11,4 | 22,8 | 9,8 | 7,8 | 17,6 | 7,3 | 6,4 | 13,7 | 5,5 | 5,5 | 11,0 |
| Länsväg .. | 5,6 | 10,8 | 16,4 | 6,0 | 11,2 | 17,2 | 5,7 | 6,5 | 12,2 | 6,7 | 7,0 | 13,7 |
| Ödeb.väg . | 1,5 | — | 1,5 | 2,1 | — | 2,1 | 2,8 | — | 2,8 | 1,2 | — | 1,2 |
| Totalt: | 18,5 | 22,2 | 40,7 | 17,9 | 19,0 | 36,9 | 15,8 | 12,9 | 28,7 | 13,4 | 12,5 | 25,9 |

Serien 40,7—36,9—28,7—25,9 milj. kr. i total medelstilleddning är ur alla synpunkter otillfredsställande, och eftersläpningen i vägupprustningsprogrammet understrykes ytterligare om hänsyn togs till den fortgående stadiga penningvärdeförsämringen.

Kvalitetsbedömning av vägarna

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har utfört en kvalitetsbedömning av samtliga riksvägar och genomgående länsvägar samt stickprovsvis ca 40 % av de övriga vägarna. Med avseende på bl. a. vägyta, bärighet, bredd, sikt-förhållanden etc. graderades vägarna såsom fullgoda, godtagbara och ej godtagbara. Beträffande riksvägarna gjordes graderingen även för den beräknade trafikomslutningen år 1975. Resultatet av kvalitetsbedömningen framgår av följande sammanställning, där Jämtlands län jämförts med »bästa» och »sämsta» län, genomsnittet för riket samt grannen Västernorrlands län.

Riksvägar:

| Fullgoda 1 jan. 1966, % | Fullgoda + godtagbara 1 jan. 1966 % | Ej godtagbara år 1975 % |
|-----------------------------------|--|------------------------------------|
| Jämtlands (1)..... 52 | Norrbottnens (1)..... 82 | Jämtlands (1)..... 49 |
| Västerbottnens (2)..... 48 | Jämtlands (4)..... 74 | Norrbottnens (2)..... 56 |
| Riket: 37 | 64 | 69,5 |
| Västernorrlands (16) . . 31 | Västernorrlands (22) . . . 42 | Västernorrlands (8) . . . 70 |
| Göteborg och Bohus (23)..... 9 | Hallands (23) 39 | Göteborg och Bohus (23)..... 91 |

Genomgående länsvägar:

| Fullgoda den 1 jan. 1966 | % | Ej godtagbara den 1 jan. 1966 | % |
|---------------------------|----|-------------------------------|----|
| Gotlands (1)..... | 44 | Blekinge (1)..... | 24 |
| Blekinge (2)..... | 44 | | |
| Riket: | 23 | Riket: | 54 |
| Jämtlands (18)..... | 15 | Jämtlands (23)..... | 69 |
| Västernorrlands (23)..... | 9 | Västernorrlands (24)..... | 74 |
| Västmanlands (24)..... | 9 | | |

Övriga vägar:

| Ej godtagbara den 1 jan. 1966 | % |
|-------------------------------|----|
| Malmöhus (1)..... | 26 |
| Riket: | 54 |
| Västernorrlands (18)..... | 58 |
| Jämtlands (24)..... | 72 |

Sammanställningen visar att i fråga om riksvägarna andelen fullgoda och godtagbara vägar inom Jämtlands län f. n. ligger över genomsnittet för landet och att länet intar främsta platsen i fråga om funktionsdugligheten för

den trafik, som beräknas för år 1975. Observeras bör emellertid att riksvägarna utgör endast 13,4 % av länets allmänna vägar eller sammanlagt ca 71 mil.

Beträffande genomgående länsvägar och övriga vägar, som utgör den helt dominerande vägtypen, intar länet f. n. adertonde resp. sista platsen. Främsta anledningen till detta förhållande är den dåliga bärigheten hos länets vägar och den därmed sammanhängande ringa andelen belagda och oljegrusade vägar. Den förhållandevis goda beskaffenheten hos riksvägarna i länet uppväger på intet sätt den dåliga beskaffenheten hos de genomgående länsvägarna och övriga vägar vid en jämförelse mellan länen av det totala vägnätets standard. Länet kommer också vid en sådan jämförelse på sista plats.

Även i fråga om andelen belagda och oljegrusade vägar intar Jämtlands län sista platsen. Den 1 januari 1967 utgjorde denna andel för riket i dess helhet 41 %. Främst kom Göteborgs och Bohus län med 67 %, därefter Kristianstads 57 %, Malmöhus 55 %, Gävleborgs 54 %, Norrbottens 35 %, Östergötlands 33 %, Västernorrlands 32 %, Gotlands 31 %, Västerbottens 30 % o. s. v. samt allra sist Jämtlands län med allenast 25 %.

Den låga andelen belagda vägar i Jämtlands län har sin grund i bristen på grus av god kvalitet. Inom större delen av länet finnes endast silurgrus, som är odugligt såväl till oljegrus som till underlag för beläggningar. För att kunna användas som underlag för beläggningar måste detta grus stabiliseras genom att blandas med asfalt eller cement. Kostnaden för bärlagret i en vägkropp blir härigenom onormalt hög, vilket begränsar möjligheterna att inom ramen för tillgängliga medel utföra beläggningar. Oljegrus kan icke framställas av detta undermåliga material. Även kostnaderna för barmarksunderhållet av de icke belagda vägarna blir till följd av den dåliga gruskvaliteten onormalt höga. En logisk följd härav borde vara att de ogynnsamma naturförutsättningarna kompenseras genom högre väganslag för att snabbt genomföra beläggning av de läns- och övriga vägar, som betecknats som ej godtagbara.

Om vägarnas bärighet

I kungörelse nr 128/1967 har länsstyrelsen i Jämtlands län för vinterhalvåret 1967—1968 upplåtit ett förhållandevis stort antal vägar och vägavsnitt för 10 tons axel- resp. 16 tons boggietryck. Ökningen är ca 50 mil i jämförelse med föregående år. Ändå återstår ett stort antal vägar och vägavsnitt med föreskrift om begränsningar till lägre värden, och dessutom till lägre värden än som föreskrivs i den nya vägtrafikförordningen, nämligen 8 resp. 12 ton. Anledningen till dessa begränsningar är förekomsten av broar med låg bärighet, ofta äldre, korta och smala sådana, som med hänsyn till läge dessutom borde ur ren trafiksäkerhetssynpunkt ersättas med nya.

Länets basnäringar är två, skogsbruket och turistnäringen. Båda brottas f. n. med stora ekonomiska problem till följd av konkurrensen utifrån. Trots

mycket långtgående rationaliseringar i alla led av virkeshanteringens betraktas redan ett ökande antal skogsarealer som s. k. noll-områden, där skogsbruk icke är lönsamt. Förutsättningen för att rädda kvarvarande skogsbruk inom länet är bl. a. förekomsten av rationella transportvägar, med vilket menas vägar, som året runt tillåter trafik med tunga fordon, utnyttjade till sin fulla kapacitet.

Turistnäringens behov av snabba, säkra vägar tillgodoses automatiskt därest skogsbrukets ofrånkomliga krav på hög vägstandard tillgodoses. Här liksom i övriga norrlandslän är en snabb upprustning av vägarna ett livsvillkor, eftersom levnads- och produktionskostnaderna starkt påverkas av transport- och resekostnaderna.

Av det föregående torde framgå att vägsituationen i Jämtlands län totalt sett är mycket otillfredsställande och att anledningen är den dåliga beskaffenheten hos andra vägar än riksvägarna. Likaså torde ha framgått att ett snabbt tillrättaläggande av dessa missförhållanden är en av förutsättningarna för att rädda länets basnäringar och därmed dess befolkning.

I princip detaljbehandlas investeringarna i vad avser väganslagen icke av riksdagen då det gäller fördelning av anslagen till olika län. Enda undantaget utgörs av den specialdestination som tillföres vissa län under beaktande av arbetsmarknadspolitiska synpunkter. Övrig fördelning verkställs av Kungl. Maj:t och statens vägverk och följer i princip de uppgjorda vägplanerna. Det synes emellertid som om skälig hänsyn icke har tagits till de i denna motion påtalade förhållandena t. ex. vad gäller de ogynnsamma naturförutsättningarna.

Åberopande det anförda hemställs,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att vid fördelning av vägbyggnads- och vägunderhållsanslagen hänsyn måtte tagas till de speciella förhållanden som råder i bl. a. Jämtlands län och som medför fördyrade byggnads- och underhållskostnader.

Stockholm den 26 januari 1968

Holge Ottosson (h)

Bertil Strandberg (h)
