

## Nr 70

Av herr **Sveningsson m. fl.**, *angående fördelningen av anslagen till de allmänna vägarna.*

(Lika lydande med motion nr 86 i Andra kammaren)

Starka skäl talar för att upprustningen av våra allmänna vägar i sin helhet är illa tillgodosedd. Detta område har nämligen inte fått följa med i den allmänna samhällsutvecklingen. För varje år framträder bristerna i den förda vägpolitiken allt tydligare. Såväl upprustning som underhåll bör därför få ökad prioritet.

Under en följd av år har väganslagen till investeringar varit kvar på samma låga nivå. Det är enbart de rena underhållsanslagen som i någon mån ökat. Dessa höjningar har dock neutraliserats av stora kostnadsökningar, och vägbyggandet har av samma orsak blivit mindre omfattande. Någon ökning av väginvesteringarna har i själva verket inte förekommit under de senaste fyra åren, och den blygsamma ökning som kommit vägunderhållet till del har inte fått någon påtaglig effekt.

När nu gällande vägplan av år 1957 utarbetades räknade man med ett antal bilar, som i dag överstiges med ungefär 500 000. Nuvarande beräkningar visar att vi år 1975 har 3 milj. bilar och 4 milj. bilar år 1980. Denna ökning måste självfallet återspeglas i den förda vägpolitiken, vilket den för närvarande inte gör.

Med den knapphet som gäller anslagen till vägarna har den allmänna målsättningen för åtgärder vad gäller både investeringar och underhåll blivit att verksamheten i huvudsak koncentreras till det trafikstarka vägnätet, d. v. s. europavägar, övriga riksvägar, primära länsvägar och större genomgående leder i städer och samhällen.

Denna vägpolitik medför en del mindre lyckliga konsekvenser. Det finns många mindre vägar, där ingenting har utträttats under flera årtionden vad gäller utbyggnad och förbättringar och där underhållet är ytterst blygsamt. Det är en synnerligen dystert bild av vårt vägväsen som många landsbygdskommuner kan visa fram.

I statens vägverks senaste petitaförslag har vissa beräkningar redovisats över de projekt på europavägar, övriga riksvägar och primära länsvägar, som bör komma till stånd under perioden 1970—1985. "Under perioden erfordras åtgärder på sammanlagt ca 13 000 km riksvägar och primära länsvägar. Åtgärderna består i anläggning av 180 mil motorväg samt ombyggnad eller förstärkning på inemot 12 000 km riksvägar och primära

länsvägar i övrigt. Kostnaderna för dessa åtgärder har uppskattats till ca 17 miljarder kr. På vägnätet i övrigt skall behoven tillgodoses genom punktåtgärder i form av förstärkning av särskilt svaga broar och vägpartier samt förbättring av förhållandena i mindre tätorter. Omfattningen av detta program bedöms motsvara en kostnad av ca 3 miljarder kr. under perioden. Sammanlagt erfordras således för att uppfylla de i detta sammanhang uppställda målen investeringar om sammanlagt 20 miljarder kr.”

Under rubriken ”målsättning för den närmaste femårsperioden” anföres följande:

”Med anledning av prognoserna för befolknings- och trafikutvecklingen samt med behovsplaneinventeringen som bakgrund bör enligt vägverkets mening åtgärder av investeringskaraktär ytterligare koncentreras till det trafikstarka vägnätet. En ökad utbyggnad av motorvägssystemet samt genomfarter och infarter vid de större städerna kommer att verksamt bidra till avvecklingen av ett antal svåra trafikproblem.

En sådan inriktning av väghållningen medför som tidigare nämnts att trafikproblemen på övriga delar av vägnätet, det trafiksvagare vägnätet, under rådande begränsade finansiella förhållanden får lösas genom åtgärder av förbättringskaraktär eller genom rena driftsåtgärder.”

Om man räknar bort de vägar som har beteckningen riksvägar och de genomgående länsvägarna så blir det ändå kvar 74 procent av de allmänna vägarna, som går under beteckningen ”övriga länsvägar”.

Vi anser emellertid inte att de trafikstarka vägarna eller de genomgående länsvägarna skulle ha en alltför hög standard. Angående vägstandard och bärighet så visar gjorda undersökningar att brister finns även inom det trafikstarka vägnätet. Av riksvägnätet, som har en längd av 4 500 km, har 35,5 procent fullgod standard, 29 procent godtagbar standard under det att 35,5 procent är i behov av omedelbar ombyggnad. Av europavägarna, som har en längd av 3 363 km, är det 35 procent som har en icke godtagbar standard. I förhållande till den gällande vägplanens målsättning 1975 har av riksvägnätet 68,5 procent och av genomgående länsvägar 67 procent en icke godtagbar standard.

Sedan eftersläpningen med såväl utbyggnad som underhåll av de allmänna vägarna blivit allt större finns vissa tendenser att föra över ansvaret för det finmaskiga vägnätet till kommunerna. Detta framgår av följande citat från statens vägverks petitaförslag.

”Utbyggnadsbehovet kommer sannolikt att bli mycket omfattande i de större stadsregionerna. Även lederna mellan dessa kommer att kräva betydande insatser. Orsaken härtill är befolkningens och näringslivets koncentration till dessa stadsregioner i förening med stigande levnadsstandard, som bl. a. yttrar sig i krav på bättre kommunikationsstandard och större ytbehov.

De samlade väg- och gatubyggnadsbehoven i och mellan stadsregionerna synes komma att nå en sådan omfattning att, om inte övriga investeringsbehov nästan helt skall lämnas åsido, investeringsanslagen till den statliga väghållningen måste öka minst i samma takt som den genomsnittliga årliga ökningen av samtliga statliga investeringar i vägar och gator åren 1958—1967, d. v. s. med ca 9 procent per år. Den stagnerade medelstildelningen under åren 1966—1969 har skärpt situationen genom att ackumulera efterfrågan.

Skulle en sådan ökning av medelstildelningen inte kunna genomföras torde möjligheterna till investeringar i vägar och gator utanför de egentliga stadsregionerna och lederna mellan dessa bli så små, att den statliga väghållningen inte kommer att anses fylla sina uppgifter inom den totala väghållningen. Behov skulle då uppstå av att överföra delar av det mera finmaskiga vägnätet utanför de större stadsregionerna från staten till kommunerna och att koncentrera den statliga väghållningsverksamheten till primärlederna huvudsakligen i och mellan stadsregionerna.”

Att sköta våra allmänna vägar är enligt vår bestämda mening en statlig uppgift. Det skulle vara en olämplig och orationell åtgärd om ansvaret för en del av vägnätet skulle överföras till kommunerna, vilket skulle bli alltför dyrbart för dessa. Varje försök att överföra handhavandet av allmänna vägar till kommunerna bör därför bestämt avvisas.

Vilka problem som än finns med utbyggnad och underhåll av våra allmänna vägar och vilken eftersläpning i förhållande till trafikutvecklingen som än förekommer, kan det inte vara en tillfredsställande ordning att den största delen av vägarna eller de som går under beteckningen ”övriga länsvägar” inte får någon del av investeringsanslagen till vägarna, liksom enbart en obetydlig del av underhållsanslagen.

Även om väganslagen är alltför små, bör inte detta gå ut över skogsbygdernas och glesbygdernas vägar och främst drabba dem som alltjämt är bosatta i dessa områden. Trots att det inte är någon stor trafikström som går fram på glesbygdernas vägar, så är det för bygden nödvändiga transporter såsom skolskjutsar, postbilar, mjölkbilar, transporter av slaktdjur samt i skogsbygderna transporter av skogens tunga produkter m. m. Många bilister söker sig även ut på dessa vägar på fritid och semestertid. Bra kommunikationer är även grundläggande för utvecklingen och framstegstakten i den bygd det gäller.

Det kan även betecknas som en rättvisesak att de väganslag som utgår blir fördelade och använda på sådant sätt att en viss förbättring kan ske även i glesbygderna när det gäller de vägar som går under beteckningen ”övriga länsvägar”.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen vad gäller väganslagens användning måtte uttala nödvändigheten av en mera rättvis fördelning mellan olika kategorier av de allmänna vägarna i syfte att en skälig del av anslagen kommer vägarna under beteckningen "övriga länsvägar" till godo.

Stockholm den 22 januari 1969

Ragnar Sveningsson (m) Arne Svenungsson (m) Karl Pettersson (m)

N. Yngve Nilsson (m) Vilhelm Erik Carlsson (m)

---