

att riksdagen vid behandlingen av punkt D 1 i bilaga 8 till statsverkspropositionen år 1970 till *Allmänna sjövägar* för budgetåret 1970/71 måtte anslå 106 360 000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1970

*Lars Schött (m)*

*Georg Pettersson (s)*

*S.-O. Österdahl (fp)*

*Ivan Svanström (cp)*

---

## Nr 297

Av herr Sveningsson m. fl., angående fördelningen av väganlagen.

(Lika lydande med motion nr 324 i Andra kammaren)

Till 1969 års riksdag framförde vi vissa synpunkter på fördelningen av väganlagen mellan riksvägar, genomgående länsvägar och de, som vanligen brukar ha beteckningen »övriga länsvägar». Sedan dess har för någon månad sedan framlagts den nya vägplanen, »Vägplan 70», och i denna kan inte spåras något intresse för att de många mindre allmänna vägarna skall få någon nämnvärd del av de anslag, som man räknar med skall ställas till vägväsendets förfogande. Framtiden ter sig ännu dystrare än tidigare när det gäller vägarna på den rena landsbygden med beteckningen »övriga länsvägar». Vägplaneutredningen framhåller nämligen följande:

Byggnadsanslagen bör i framtiden av lönsamhetsskäl ökas snabbare till trafikledbyggen i och kring städer och samhällen på bekostnad av landsbygdsvägarna.

Från vägverket har nyligen uttalats att de av statsmakterna uttalade riktlinjerna för trafikpolitiken leder till att investeringsmedlen i huvudsak förbehålles det trafikstarka vägnätet. Behovet av åtgärder på det mera trafiksvaga eller sekundära vägnätet på landsbygden måste därför huvudsakligen tillgodoses genom förstärknings- och förbättringsåtgärder. Det råder stor oklarhet i vad dessa förstärknings- och förbättringsåtgärder kommer att omfatta. Ombyggnad tycks emellertid vara utesluten trots att det i de områden där terrängen är starkt kuperad finns många vägar som är i ett sådant skick att alla förbättringsarbeten är meningslösa och där således den enda möjligheten är fullständig ombyggnad.

Det ger anledning till förvåning att medel inte skall finnas till att låta

vägarna utvecklas i samma takt som omfattningen av trafiken. Vi måste under alla förhållanden ha råd till att på ett tillfredsställande sätt underhålla de vägar som vi en gång ändå haft råd att bygga. Man frågar sig hur transportererna skall kunna ordnas på de många små vägarna. Våra lastbilar är längre och större än i många andra länder. En lastbilslängd om 24 meter är tillåten och man kan t. o. m. få licens för längder därutöver upp t. o. m. 33 meter. Vi har i de flesta delarna av landet så många smala vägar med skarpa kurvor och branta backar där det är trångt och besvärligt på olika sätt för stora fordon, i de fall de över huvud taget har tillträde med hänsyn till det tillåtna axeltrycket. Ingen kan eller vill förneka att det sker en koncentration av trafiken till de större stadsregionerna och de leder som sammanbinder dessa, men man får inte glömma att de många allmänna vägarna ute i glesbygderna också har sin stora betydelse — inte bara för de människor som finns kvar i glesbygderna utan också för de 100 000-tals svenska och utländska medborgare som årligen söker sig dit under semestern och på fritiden.

Det bör framhållas att upprustningen av våra allmänna vägar så att säga stått vid sidan av den allmänna eljest ganska snabba samhällsutvecklingen. För varje år framträder bristerna i den förda vägpolitiken allt tydligare. Under lång tid har väganlagen 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 vägbygget har av samma orsak blivit mindre omfattande. Någon ökning av väginvesteringarna har i själva verket inte förekommit under de senaste fyra åren och föreslås heller inte av kommunikationsministern i årets budgetförslag. Den blygsamma ökning som hittills kommit vägunderhållet till del har inte fått någon påtaglig effekt. Såväl upprustning som underhåll bör därför få ökad prioritet och vi finner för vår del såsom mycket angeläget att frågan om anslagens fördelning på nytt kommer under riksdagens prövning.

När 1957 års vägplan, d. v. s. den som nu gäller, utarbetades, räknade man med ett antal bilar, som i dag underskrider det verkliga antalet med mer än 500 000 stycken. Bilbeståndets omfattning ökar snabbt och man räknar med att vi år 1975 har omkring 3 miljoner och år 1980 omkring 4 miljoner bilar. Den hittills noterade ökningen och den som vi räknar med i framtiden återspeglas *inte* av den förda vägpolitiken, vilket den självfallet måste göra.

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.

Sammanfattningsvis anser vi bestämt att skötseln av de allmänna vägarna är en statlig uppgift. 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, d. v. s. de som går under beteckningen »övriga länsvägar» inte får någon del av investeringsanslagen och dessutom endast 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 alltså är bosatta i dessa områden. Trots att det inte är någon stor trafikström som går fram på glesbygdernas vägar sker där för bygden nödvändiga transporter såsom skolskjutsar, posttransporter, mjölktransporter, djurtransporter samt i skogsbygderna dessutom timmertransporter. Bra kommunikationsleder är en livsförutsättning för den bygd det gäller.

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 beteckning »övriga länsvägar» till del.

Stockholm den 23 januari 1970

*Ragnar Sveningsson (m)*

*Arne Svenungsson (m)*      *Gunvor Stenberg (m)*      *N. Yngve Nilsson (m)*

*Karl Pettersson (m)*      *Gunnar Hübinette (m)*      *Ingvar Andersson (m)*