

## Nr 481

Av herr Helén m. fl., om ökat anslag för vägändamål.

(Lika lydande med motion nr 550 i Andra kammaren)

### Sammanfattning

Den expanderande trafiken och det stigande antalet trafikolyckor nödvändiggör en ökad satsning på vägnätet. Vägnätet är på många håll starkt eftersatt. Detta gäller inte minst de sekundära vägar, som i första hand berörs av anslaget för förstärkt vägunderhåll. Då det gäller att med begränsade medel snabbt åstadkomma standardhöjningar i fråga om framkomlighet och trafiksäkerhet torde förstärkt vägunderhåll ge största resultat per insatt krona. Vägverket har för förstärkt vägunderhåll begärt 12,4 milj. kr. mer än departementschefen tillstyrkt. Vägverkets anslagsbegäran är väl motiverad och riksdagen bör i sin helhet bevilja begärda 116 milj. kr.

Vägplan 1970 är för närvarande föremål för remissbehandling. Klart är emellertid redan nu att anslagen för nästkommande budgetår inte ens förslår till att uppfylla vägplanens minimalalternativ. Vid kommande års budgetarbete är det nödvändigt att beräkna resurser för vägändamål av sådan omfattning att senare års ackumulerade eftersläpning i fråga om vägbyggnad och vägunderhåll undanröjs samt att hänsyn tas till behovet av ett väl fungerande länsvägnät.

### Vägnätet

Vägnätets betydelse för landets kommunikationer ökar starkt. Personbilsbeståndet som f. n. omfattar ca två miljoner enheter väntas enligt föreliggande prognoser uppgå till drygt tre miljoner år 1975, omkring fyra miljoner år 1980 och drygt sex miljoner år 2000. Det totala bilbeståndet kan beräknas ligga ungefär 5 % högre.

Det totala trafikarbetet i landet uppgick år 1950 till 6,6 miljarder fordonskm och år 1966 till 32,6 miljarder fordonskm vilket innebär en årlig ökning med 10,5 % under den mellanliggande perioden. I långtidsbudgeten för åren 1970—1979 beräknas motsvarande ökning till 9 %. Det uttunnade järnvägsnätet ökar vägnätets betydelse för kollektivtrafiken, särskilt i fråga om resor på korta och medellånga avstånd.

Förutom den expanderande trafiken ställer trafiksäkerheten allt högre krav på vägnätet. Trafikolyckorna krävde i Sverige under 1960-talet nära

12 000 människoliv. Antalet dödade har under senare år uppgått till över 1 200 årligen. De svårt skadades antal har varit omkring 6 000. År 1968 uppgick det totala antalet trafikolyckor till över 16 800. Efter den nedgång i olycksfrekvensen som inträffade i samband med övergången till högertrafik 1967 tenderar antalet olyckor åter att stiga. Ett förbättrat vägnät med t. ex. minskat antal kurvor med skymd sikt är en angelägen åtgärd för att minska antalet olyckor.

Vägverket utförde 1968 en inventering av standarden inom huvudvägnätet. Undersökningen visade följande:

	Fullgod standard	Godtagbar standard	Km	Icke godtagbar standard %
Riksvägar	35,5	29,0	4 554	35,5
Genomgående länsvägar	21,5	27,5	6 600	51,0

Att 35,5 % av riksvägarna och 51 % av de genomgående länsvägarna har en icke godtagbar standard måste betecknas som otillfredsställande.

I början av år 1969 var 43 595 km (45 %) av det allmänna vägnätet försett med ett varaktigare slitlager än grus, en ökning under året före med 2 %. Härav var 26 % belagda vägar och 19 % oljegrusbehandlade.

#### *Drift av statliga vägar.*

Vägverket framhåller beträffande den statliga väghållningen bl. a.:

Det är inte möjligt att dra en bestämd gräns mellan begreppen drift och vägbyggande. Den torde ligga mellan mera varaktiga långsiktiga underhållsåtgärder, t. ex. förbättringar av vägens standard och ombyggnadsåtgärder som innebär en genomgripande förändring av vägens standard.

Drift omspannar åtgärder från rena servicearbeten såsom sandning av vintervägbana till åtgärder med förhållandevis långsiktig verkan t. ex. för åstadkommande av ökad bärighet.

Med hänsyn till art och syfte kan inom driften förekommande arbeten indelas i de tre huvudgrupperna: servicearbeten, egentligt vägunderhåll och förstärkt vägunderhåll. Med servicearbeten avses arbeten, som har ett direkt samband med trafikens framkomlighet och säkerhet på kort sikt, exempelvis snöröjning och reparation av skador. Med egentligt vägunderhåll avses arbeten för vidmakthållande av vägen, såsom underhåll av beläggningar, grusning och dikning. Med förstärkt vägunderhåll avses åtgärder, som leder till förbättring av vägens standard, t. ex. förstärkning av vägkroppen, kurv-rätning och övergång från grusvägbana till oljegrus eller enklare beläggningar.

Verket framhåller också:

Det kan konstateras att driftåtgärder, service resp. egentligt vägunderhåll är till fyllest endast så länge vägens kapacitet inte väsentligt överskrides, därefter måste investeringsåtgärder vidtagas. Ett eftersatt vägunderhåll får

å andra sidan den effekten att investerat kapital förslits snabbare än nödvändigt.

För drift av statliga vägar begär vägverket totalt 836 milj. kr. för budgetåret 1970/71, därav 116 milj. kr. för förstärkt vägunderhåll. Därmed avses förstärknings- och ombyggnadsarbeten främst i fråga om det sekundära vägnätet samt standardhöjande åtgärder rörande samhällen, broar och trafiksäkerhet. Volymen av erforderliga förstärknings- och ombyggnadsåtgärder har beräknats med utgångspunkt i att det sekundära vägnätet skall upprustas till den nivå som anges av gällande standardkriterier. Av totalt begärda 836 milj. kr. tillstyrker departementschefen 774 milj. kr. Anslaget för förstärkt vägunderhåll prutas från begärda 116 milj. kr. till 103,6 milj. kr.

Vi finner denna nedskärning särskilt olycklig. Vägnätet är på många håll starkt eftersatt. Detta gäller inte minst de sekundära vägar som i första hand berörs av anslaget för förstärkt vägunderhåll. Då det gäller att med begränsade medel snabbt åstadkomma standardhöjningar i fråga om framkomlighet och trafiksäkerhet torde anslaget för förstärkt vägunderhåll ge största resultat per insatt krona. Anslaget medger också en sådan flexibilitet att de lokala vägmyndigheterna har möjlighet att sätta in åtgärder där de gör störst nytta. Vi finner vägverkets anslagsbegäran i fråga om förstärkt vägunderhåll väl motiverad och föreslår, att riksdagen beviljar begärda 116 milj. kr., vilket innebär en höjning i förhållande till departementschefens förslag med 12,4 milj. kr.

Vägplan 1970 (SOU 1969:56) är för närvarande föremål för remissbehandling. En närmare bedömning av denna plan torde böra anstå tills denna remissbehandling är avslutad. Klart är emellertid redan nu att anslagen för nästkommande budgetår inte ens förslår till att uppfylla vägplanens minimalalternativ. De senare årens eftersläpning såvitt rör vägbyggnader och underhåll inhämtas inte.

Vid en fördelning av anslaget för byggande av vägar mellan riksvägar och länsvägar bör enligt vår uppfattning hänsyn tagas inte endast till den tendens till koncentration av trafiken till riksvägar som utmärkt de senaste årens utveckling utan också till den roll som ett väl utbyggt länsvägnät spelar i den framtida regionalpolitiken och i trafikpolitiken över huvud. Det blir därför nödvändigt att pröva Vägplan 1970 också från dessa utgångspunkter.

Med hänvisning till det ovanstående hemställes,  
att riksdagen

1. måtte besluta att under anslaget B 2 Drift av statliga vägar anvisa 12 400 000 kr. avsedda för förstärkt vägunderhåll utöver vad departementschefen föreslagit, samt
2. i skrivelse till Kungl. Maj:t ville uttala att Kungl. Maj:t vid kommande års budgetarbete måtte beräkna resurser för

vägändamål av sådan omfattning att senare års ackumulerade eftersläpning såvitt rör vägbyggnad och vägunderhåll undanröjes samt att vid avvägningen mellan riks- och länsvägar hänsyn tages till behovet av ett väl fungerande länsvägnät.

Stockholm den 28 januari 1970

*Gunnar Helén (fp)*

*Olle Dahlén (fp)*

*Stig Stefanson (fp)*

*Eric Peterson (fp)*

*Ruth Hamrin-Thorell (fp)*

---