

## Motion

1978/79: 2390

av Wiggo Komstedt m. fl.

med anledning av propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik

Ett väl fungerande vägnät är ett av de fundament som bygger upp ett modernt industrialiserat samhälle. Vägnätet möjliggör transporter. Transporter av människor och gods skapar förutsättningar för andra angelägna verksamheter i samhället. Det svenska vägnätet kan i dag i stort sett anses vara utbyggt till den storlek som behövs under en överskådlig framtid. Emellertid krävs för att man skall kunna uppnå ett effektivt transportsystem att transporterna får ske under bästa möjliga betingelser och med minsta möjliga störningar. Olyckorna i vägtrafiken är av sådan omfattning att de utgör ett avsevärt samhällsproblem.

Vi anser därför att avgörande trafiksäkerhetsskäl tyder på att det finns ett behov att konkretisera vägtrafiken i den trafikpolitiska propositionen. Den trafikpolitiska propositionen är i detta avseende utomordentligt kortfattad och oprecis. Den saknar såväl en analys av trafiksäkerhetsläget på våra vägar som förslag, uttryckt i operativa termer, för att komma till rätta med de enligt vår mening alltför höga olyckstalen.

Vägnätet är landets största transportsystem. 91 % av persontransporterna, uttryckt i personkilometer, sker på våra vägar. Dessa 91 % kan i sin tur uppdelas i 82 % biltransporter och ca 9 % busstransporter. Trots den till synes låga siffran för de kollektiva transporterna med buss motsvarar de hela kollektivresandet med järnväg, spårväg och tunnelbana tillsammans. När det gäller godstransporterna så fördelar de sig ungefär lika mellan väg och järnväg. Transporter under 10 mil sker däremot nästan helt uteslutande på vägarna. I glesbygderna är vägtransporter oftast det enda möjliga transportalternativet.

Vi menar att det givetvis måste vara ett oeftergivligt krav att dessa transporter får ske under så trafiksäkra förhållanden som det över huvud taget är möjligt.

Anslagen till vägväsendet har i fast penningvärde räknat minskat under en lång följd av år. Detta gäller såväl på driftssidan som på investeringsidan. Enligt vår mening bör såväl investerings- som underhålls-åtgärder på väg- och gatunätet ske så att en i förhållande till trafikvolymen likvärdig standard i vad avser t. ex. trafiksäkerhet, reshastighet, miljö etc. kan upprätthållas på vägnätet i dess helhet. Regeringens budgetproposition ger emellertid inga förhoppningar om att dessa mål skall kunna förverkligas. Kommunikationsministern har visserligen i den

nyligen framlagda trafikpolitiska propositionen understrukit vikten av att dessa mål uppnås, men fortfarande saknas åtgärder uttryckta i operativa termer.

För att stoppa den omfattande kapitalförstöring som för närvarande äger rum på statsvägnätet anger vägverket att det krävs en volymökning på vägunderhållssidan med ca 200 milj. kr. Denna kapitalförstöring påverkar i hög grad flera faktorer på våra vägar. Trafiksäkerheten torde höra till den absolut väsentligaste i detta sammanhang. Vidare har vägverket beräknat den totala eftersläpningen av underhållsåtgärder på statsvägarna till omkring 1 500 milj. kr. Trots detta fick kommunikationsdepartementet vidkännas de kraftigaste prutningarna av samtliga departement i budgetpropositionen. Detta konstateras samtidigt som statistiken visar att trafikarbetet på våra vägar ökar årligen med i genomsnitt ca 4 %.

Många åtgärder av administrativ karaktär har genomförts under de senare åren på trafiksäkerhetsområdet. Dessa har medfört att olycksfallsstatistiken i stort sett varit konstant trots en årlig trafikökning. Av tabellen nedan framgår att 1 000 personer årligen dödas på våra vägar och 20 000 skadas.

*Antal skadade och dödade personer i trafiken*

	73	74	75	76	77	78
Antal skadade och dödade personer	23 728	22 099	21 981	23 011	21 947	19 898
därav dödade	1 177	1 197	1 172	1 168	1 031	878

*Källa:* Statistiska centralbyrån

Vi har nu kommit till ett stadium där administrativa åtgärder inte räcker längre. Det är därför nödvändigt, enligt vår mening, att i första hand statens vägverk och statens trafiksäkerhetsverk tilldelas resurser för krafttag mot den otillfredsställande trafiksäkerheten.

En nyligen av svenska vägföreningen publicerad undersökning Farliga vägmil visar var de trafikfarligaste sträckorna finns på det svenska statsvägnätet. Enligt vägföreningens utredning finns det totalt 178 sträckor som har mer än 10 olyckor per år i genomsnitt. Motsvarande genomsnittssiffra för hela statsvägnätet är 2,6 trafikolyckor per mil. Vidare anges att om ombyggnadsbehoven kan tillgodoses 5 år tidigare under perioden 1979—1990 så kan antalet olyckor reduceras med 6 700 på de farligaste vägsträckorna. Vägverket har utfört beräkningar som visar att antalet olyckor minskar med upp emot 50 % och ibland mer efter en ombyggnad av en väg. Även utländska studier stöder denna uppfattning. Det är numera således helt klarlagt att trafiksäkerheten står i relation till vägstandarden.

Mot bakgrund av att det för många människor i vårt land, särskilt i glesbygderna, inte finns några andra alternativ än vägen vid förflyttningar, måste nu konkreta åtgärder till för att höja trafiksäkerheten. Vi menar också att många av de åtgärder som behövs inte är särskilt kapitalkrävande. Som sådana förhållandevis "billiga" åtgärder kan nämnas viltstängsel, vägmarkeringar, varningsskyltar m. m.

Samtidigt står det klart att en förbättrad trafiksäkerhet inte kan uppnås utan stora investeringar på i första hand det högtrafikerade vägnätet i Syd- och Mellansverige. Det är också genom sådana väginvesteringar som stora samhällsekonomiska vinster kan göras. Utan att ta ställning i detalj till de diskussioner som förts om t. ex. humankostnader i samband med trafikolyckor, vill vi konstatera att om dessa kostnader är mycket höga vid trafikolyckor så måste rimligen även vinsterna vid uteblivna olyckor uppgå till betydande belopp.

För att komma till rätta med trafiksäkerhetsfrågorna anser vi i motsats till kommunikationsministern i den trafikpolitiska propositionen att statens vägverk bör tilldelas en förhöjd byggnadsram årligen i storleksordningen 400 milj. kr. Dessa medel bör så långt som är praktiskt möjligt specialdestineras till trafiksäkerhetsbetingade byggnadsinsatser. Statens vägverk bör också ges i uppdrag att vid slutet av den första femårsperioden i särskild ordning redovisa effekterna av denna ökade byggnadsverksamhet. Medlen kan ställas till vägverkets förfogande antingen genom ett extra anslag om 400 milj. kr. i statsbudgeten eller genom att 400 milj. kr. av de medel som via arbetsmarknadsstyrelsen ställs till vägverkets förfogande specialdestineras för trafiksäkerhetshöjande investeringar på vägnätet företrädesvis det högtrafikerade vägnätet i Syd- och Mellansverige.

Vi vill slutligen understryka att dessa ökade insatser också kommer att möjliggöra tidsvinster och miljövinster när det gäller vägnätets utnyttjande. Härtill kommer betydande sysselsättningseffekter.

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen begär att regeringen i 1980/81 års budgetproposition framlägger en plan för ombyggnad av de mest trafikfarliga vägsträckorna i det svenska vägnätet.

Stockholm den 28 mars 1979

WIGGO KOMSTEDT (m)

ARNE ANDERSSON (m)

i Ljung

BO LUNDGREN (m)