

# Motion till riksdagen

1988/89:T350

av Carl Bildt m.fl. (m)

Bättre vägar

---

## Bättre vägar

Väl fungerande kommunikationer som knyter samman vårt lands olika delar och utgör förbindelselänkar med omvärlden utgör basen i infrastrukturen. Goda kommunikationer är en förutsättning för näringslivets tillväxt och utveckling. Vi har i en särskild partimotion om trafikpolitiken utförligt redovisat vår syn på trafikfrågorna. Vi hänvisar till denna. Mot bakgrund av den besvärliga situation som råder när det gäller det svenska vägnätet lägger vi i denna motion förslag om särskilda insatser för att förbättra vägstandarden.

Under en följd av år har anslagen till byggande, underhåll och drift av vägnätet varit alltför låga. I år är skillnaden stor mellan av vägverket yrkade medel för byggande och underhåll av vägnätet, och det anslag regeringen föreslår. Storleken på de av regeringen föreslagna anslagen är, enligt vår mening, otillräcklig. Föreslagna medel täcker inte ens kostnaderna för att hålla nuvarande vägkapital på oförändrad nivå. Den successiva kapitalförstöring som ägt rum under en följd av år motiverar – tillsammans med behovet av investeringar i nya vägar – enligt vår mening att riksdagen som en extraordinär åtgärd anvisar *en miljard kronor* utöver regeringens förslag som en extra insats under budgetåret 1989/90 för detta ändamål. De förbättringar av infrastrukturen som blir följden får stor betydelse för svenskt näringsliv och svensk ekonomisk tillväxtpotential. Åtgärderna medverkar därtöver till en bättre miljö och till förbättrad trafiksäkerhet.

## Minskat vägkapital

Under 1950- och 1960-talen ökade investeringarna i det svenska vägnätet, men trots att en större del av nationalprodukten avsattes till bättre vägar kom aldrig något helt sammanhängande nät till stånd.

Sedan början av 1970-talet har däremot en allt mindre del av vårt lands ekonomiska resurser använts för att knyta samman Sverige i ett transportnät. Under de senaste åren har inte mer än en halv procent av BNP avsatts för väginvesteringar. I 1988 års trafikproposition konstaterades att en så låg investeringstakt medför att landets samlade vägkapital minskar. Om den här tendensen fortsätter kommer Sveriges vägkapital att minska med en fjärdedel fram till sekelskiftet. Trafikförhållandena på Sveriges vägar kommer 1989 att bli sämre till följd av de knappa resurser som föreslås

anvisade till vägverket.

Under kommande tioårsperiod behövs 50 miljarder kronor för att vidmakthålla vägarnas värde. Med nuvarande medelstilldelning kommer vägverket bara att kunna tillgodose en tredjedel av de behov som länsstyrelser och kommuner redovisar för åren fram till 1997.

Regeringen föreslår en otillräcklig ökning av underhållsanslagen. Följderna av regeringens förslag skulle bli försämrade vinterväghållning, ökad spårbildning i vägarna och ökat antal potthål, vilket sammantaget leder till kapitalförstöring, sämre trafiksäkerhet och sämre miljö.

## Mål för drift och underhåll

Målsättningen för drift och underhåll av vägnätet bör, enligt vår mening, i första hand vara att upprätthålla nuvarande vägars tekniska standard, samt att återföra kraftigt förslitna delar av vägnätet till godtagbar standard.

Målsättningen för nybyggnation bör vara att främja tillgänglighet och trafiksäkerhet samt att reducera vägtrafikens miljöeffekter och trafikuppföringen för transporter av olika slag.

Dessa mål kan inte uppnås med de medel regeringen föreslår. Det krävs rejäla tillskott för att stoppa det förfall som nu har drabbat många av våra vägar. Regeringen konstaterar själv att anslagen är så låga att det snart blir fråga om att det investerade vägkapitalet minskar, inte ökar. Denna situation är ohållbar.

## Regional utveckling

Sverige har en liten befolkning utspridd över en stor yta. Det medför bl. a. att vägförbindelserna får en mycket stor betydelse för infrastrukturen och den regionala utvecklingen. Trafiken på väg intar också en helt dominerande roll i vårt lands transportsystem. I glesbygderna kan en vägs sträckning och standard vara avgörande för möjligheterna att bo kvar.

## Bättre miljö

För de flesta bilar ligger den från utsläppssynpunkt sett optimala hastigheten, dvs. där utsläppen är lägst per kilometer, högre än 70 km/tim. Det är därför viktigt att så stor del som möjligt av trafiken kan flyta med sådan hastighet, helst också med en jämn hastighet.

Av miljöskäl, för att minska skadliga utsläpp från bilarna, måste vägnätet ha en god standard och tillräcklig kapacitet. Ojämn trafikrytm med flaskhalsar som orsakar mycket låga hastigheter och tomgångskörning är skadligare än en jämn hastighet.

Av rena miljöskäl är det därför angeläget att såväl vägstandarden som vägunderhållet förbättras.

## Ökad trafiksäkerhet

Dåliga vägar är ofta farligare än bra vägar. Många människoliv skulle kunna räddas, och mycket lidande undvikas, om vägarna vore bättre.

Dessutom gör dåliga vägar att resor och transporter tar längre tid, vilket är

en kostnad för såväl den enskilde som samhället i dess helhet.

Mot. 1988/89

För att stoppa det pågående förfallet och återföra vägnätet till en sådan standard att det i fortsättningen räcker med normala underhållsinsatser krävs kraftfulla engångsåtgärder. Genom väl tilltagna tillskott nu kan stora framtida problem undvikas. Positiva effekter för trafiksäkerheten kan snabbt åstadkommas.

T350

## Förslag

Vi föreslår mot bakgrund av vad som ovan anförts att ytterligare 1 miljard kronor satsas på vägarna.

Pengarna bör fördelas så att vägverket erhåller ytterligare 740 miljoner kronor för driften av de statliga vägarna, samt ytterligare 150 miljoner kronor för byggande av länstrafikanläggningar.

Dessutom bör vägverket erhålla ytterligare 111 miljoner kronor för bidrag till byggande och drift av enskilda vägar.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen till B2 Drift av statliga vägar för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag om 6 200 000 000 kr.,
2. att riksdagen till B4 Byggande av länstrafikanläggningar för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag om 1 120 000 000 kr.,
3. att riksdagen till B6 Bidrag till byggande och drift av enskilda vägar anvisar ett reservationsanslag om 550 000 000 kr.

Stockholm den 25 januari 1989

*Carl Bildt (m)*

*Lars Tobisson (m)*

*Ingegerd Troedsson (m)*

*Anders Björck (m)*

*Bo Lundgren (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Rolf Clarkson (m)*

*Rolf Dahlberg (m)*

*Ann-Cathrine Haglund (m)*

*Gunnar Hökmark (m)*

*Gullan Lindblad (m)*

*Arne Andersson (m)*  
*i Ljung*

*Sonja Rembo (m)*