

# Motion till riksdagen

1988/89: T330

av Berndt Ekholm m. fl. (s)

Vägnslagen i södra Sverige

---

Investerings- och underhållsbehoven i landets vägnät är stora, alltför stora i relation till de medel som kan ställas till förfogande över statsbudgeten. Därför krävs en genomarbetad prioritering av vägnslagen samt en bakomliggande noggrann planering.

På ett par punkter vill vi ifrågasätta den hittillsvarande prioriteringen av de samlade resurserna för södra Sverige. För lite pengar avsätts till byggande av förbifarter samt till förbättringar av de mindre landsbygdsvägarna. Det betyder att pengar bör överföras från den landsbygdslokaliserade delen av stamvägnätet till det underordnade vägnätet, bl. a. det sekundära och tertiära.

Stamvägnätet, som bär den tyngsta trafiken, måste givetvis också förbättras, men här får andra finansieringsformer prövas. Dels kan avgifter användas, som kommunikationsministern också pekar på i statsbudgeten, dels bör en lånefinansiering vara möjlig. Utbyggnaden av vägnätet har som regel så stor lönsamhet att lånemodellen också borde prövas.

I den trafikpolitiska propositionen anvisade regeringen medel till utbyggnad av förbifarter. För tidigareläggning avsattes 150 milj. kr. 1989 och 200 milj. kr. 1990. Behovet är dock så stort att betydande ytterligare resurser erfordras. Det motiveras av att förbifarter löser många problem samtidigt – tätortsutbyggnad, barriäreffekter, framkomlighet, trafiksäkerhet och miljöproblem.

Ett exempel från vår egen bygd illustrerar detta. Utbyggnad av riksväg 41 har funnits med i vägverkets planer sedan 1970-talet. Vägen är nu färdigbyggd på sträckan Borås – Kinna. Däremot återstår förbifartsdelen Kinna – Berghem, som är avsedd att avlasta de sammanvuxna tätorterna Kinna – Skena (14 000 inv.) genomfartstrafik.

I flerårsplanen 1988 – 1997 kom förbifarten ej med på grund av bristande medelstildelning, trots att den sedan 1970-talets början ingått i dessa planer. I den förenklade riksvägsplanen 1989 – 1997, som nyligen upprättats, finns den åter med, men först mot slutet av perioden. Det innebär att riksväg 41 inte blir utbyggd i en följd som planerats, vilket i sig är ett visst slöseri med resurser. Konsekvenserna är bibehållna problem enligt ovan och dessutom en lång tids provisorisk anslutning av den nybyggda riksvägsdelen till ett internt gatuvägnät i Kinna. Detta senare skapar i sig bl. a. nya trafiksäkerhets- och miljöproblem.

Ett annat problem är det dåliga tertiära vägnätet med en stor andel

grusvägar också i södra Sverige. Detta vägnät håller nu på att förfalla. Viss tid under året är det knappt farbart på grund av tjällossningen. Vi tar också här exemplet från vårt eget län, Älvsborgs län.

I södra Sverige har vårt län störst mängd grusvägar, både till längd och andel. Av länets allmänna vägnät är 32 % grusvägar. Vårt län har dessutom största andelen vägar med bärighetsrestriktioner under tjällossningen. 25 % av det allmänna vägnätet har sådana trafikinskränkningar. Älvsborgs län har också den största mängden och andelen vägar med enkel beläggning av s. k. YG-typ i södra Sverige, 14 % av det allmänna vägnätet. Medlen till underhåll är så snålt tilltagna i förhållande till vägtillståndet, att risk föreligger för att beläggningen måste tas bort och vägarna återföras till grusvägsstandard igen.

Länsstyrelsen betecknar situationen som "upprörande och uppseendeväckande" i en skrivelse till vägverkets generaldirektör. Medelstillelning- en ger nu endast utrymme för upprustning av några få kilometer landsbygdsväg per år. Det årliga behovet kan uppskattas till 40 – 50 km.

När det gäller det dåliga landsbygdsnätet vill vi också framhålla det orimliga i att Älvsborgs län, på grund av sin storlek, tycks få finna sig i en betydligt sämre standard på landsbygdsvägnätet än vad länen i övrigt i södra Sverige får acceptera.

I en motion för två år sedan pekade vi på att Älvsborgs län var sämre lottat än vissa delar av skogslänen, som i statsbudgeten för 1987/88 tilldelades särskilda medel ur det s. k. bärighetspaketet bl. a. för det sekundära och tertiära vägnätets upprustning. Dessa extra medel utgår även fortsättningsvis till skogslänen. Vi vill återigen peka på möjligheten att tilldela hårt drabbade län i södra Sverige medel ur bärighetspaketet till upprustning också av grusvägnätet.

De ökade medlen som kommunikationsministern anvisar till såväl undershållsanslaget som länstrafikanslaget är utmärkt. De kan ge ett visst tillskott även till landsbygdsvägnätets mindre vägar. Men de räcker inte, utan den ovan omtalade omprioriteringen erfordras därutöver.

Dessutom bör regeringen i direktiven för den kommande flerårsplaneringen för perioden 1991 – 2000 slå fast att vägverket särskilt beaktar landsbygdsvägnätets behov samt angelägenheten av en ökad utbyggnad av förbifarter.

## Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökad prioritet åt utbyggnad av förbifarter vid fördelning av väganlagen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av förbättringar av landsbygdsvägnätet,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tilldelningen av medel till Älvsborgs län för att

upprätthålla en landsbygdsvägstandard likvärdig med södra Sverige i övrigt.

Mot. 1988/89  
T330

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medel ur det s. k. bärighetspaketet för upprustning av grusvägnätet i södra Sverige.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om beaktande av landsbygdsvägnätets behov samt ökad utbyggnad av förbifarter i samband med utarbetande av direktiven för flerårsplaneringen 1991 – 2000,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att pröva nya finansieringsformer för stamvägnätet, varvid utöver avgifter även lånefinansiering bör prövas.

Stockholm den 24 januari 1989

*Berndt Ekholm (s)*

*Lahja Exner (s)*

*Arne Kjörnsberg (s)*