

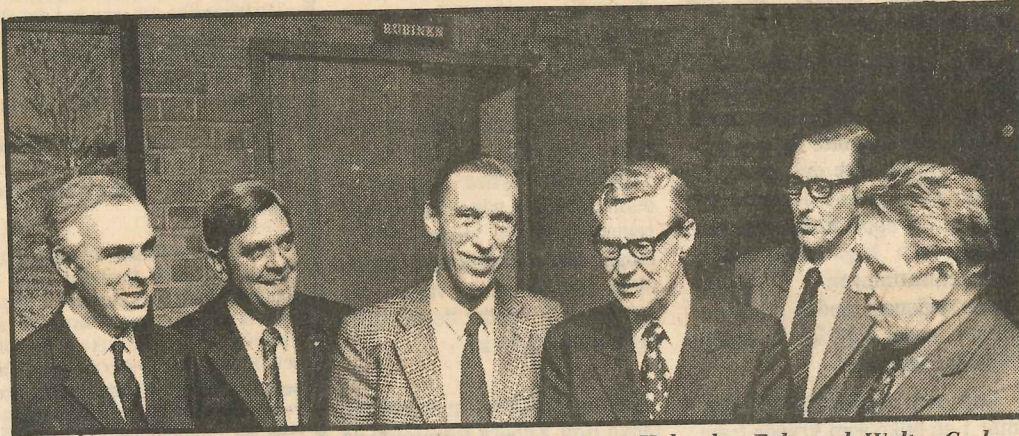
# Pessimistiska tongångar i 3-timmarsmöte om vägar

I dryga tre timmars tid dryftades vid ett regionalt vägmöte i Karlstad på måndagseftermiddagen det skriande behovet av bättre vägar och de minimala resurser som ställs till vägverkets förfogande för att klara detta behov. Det efterlystes en konkret vägpolitisk mål-

Vägverkets chef, generaldirektör Sven-Göran Olhede, som deltog i konferensen, höll med om det nödvändiga i att politikerna anger sin målsättning men förklarade samtidigt att även om en sådan precis-

(forts. på sid. 10 ...  
Kräftgång ...)

sättning av regering och riksdag utan vilken vägverket inte på ett verklighetsgrundat sätt har möjlighet att uppfylla de berättigade krav som ställs av samhälle och näringsliv.



Fr.v. vägdirektörerna Hans Kulander, Falun och Walter Carlevi, Karlstad, generaldir. Sven-Göran Olhede, landshövding Rolf Edberg, vägdir. Ingvar Dagerskog, Örebro och riksdagsman Bertil Jonasson, Ekshärad.

## Kräftgång om inte resurserna ökar

(forts. fr. sid. 1 ... Pessimistiska ...)

ras kommer likväl aldrig de många kraven att kunna uppfyllas.

Det egentligen enda konkreta förslag generaldirektör Olhede hade att komma med var att skogsbruket borde se till att det byggdes sådana fordon som kunde ta stora lass utan att slita ner körbanorna. Detta därför att vi aldrig kommer att i tillfredsställande omfattning kunna bygga vägar med ett högsta tillåtna axelboggi-tryck (10/16 ton).

Konferensen gav uttryck för starkt pessimistiska tongångar.

● Landshövding Rolf Edberg: Den grundläggande förutsättningen för att vägbygget bättre skall kunna anpassas efter de faktiska samhällsbehoven är en ökning av totalanslagen till vägväsendet.

● Stora Kopparbergs skogschef Håkan Vestergren: Skogsbruket och skogsindustrin kan inte klara högre transportkostnader. Det går inte att föra över alla virkestransporter till järnväg.

● Riksdagsman Bertil Jonasson: Glesbygdens problem är i första hand en kommunikationsfråga. Vore klokt att i högre grad prioritera vägar.

● Vägdirektör Walter Carlevi: Har vi råd att hålla vägväsendet på den svältkost den stått sedan mitten av 1960-talet? Vi har nu inte ens råd att kosta på oss en ordentlig grusning.

● Vägdirektör Hans Kulander, Kopparbergs län: Stort gap mellan behov och resurser.

● Vägdirektör Ingvar Dagerskog, Örebro län: Många angelägna vägbyggen flyttas till 1980-talet.

### 130 deltog

Detta ungefär kontentan av konferensen, som arrangerades av Svenska vägföreningen. 130-talet personer deltog: representanter för vägförvaltningarna i Värmland, Kopparbergs och Örebro län, riksdagsmän, kommunalpolitiker, länsstyrelser, länsvägnämnder, industrifolk och vägföreningsmedlemmar. Tyngdpunkten låg på frågorna om skogsbrukets och glesbygdens vägproblem.

Vägföreningens direktör Arnold Torell inledde med att konstatera att det är av ett primärt intresse för alla av vägväsendet berörda att man får till stånd en långsiktig planering av väginvesteringarna. Vägplan 70 vann inte regeringens anslutning. Vi måste, förklarade han, få reda på vad som skall sättas i stället. I denna situation av ovisshet vill vägföreningen ställa vägfrågorna under debatt och höra hur man bedömer läget regionalt och lokalt.

### Orimligt

Landshövding Edberg frågade vad vi vill med vägbygget här i landet och vilken samhällelig målsättning vi har.

Han erinrade om de stora investeringar som görs i storstadsregionerna i fåfånga försök att klara deras trafikproblem. Han kom

med flera drastiska exempel, bl a: Teknikerna har räknat ut att vid en full utbyggnad av Järvafältet skulle det behövas 24 körfält mellan Järvasektorn och Stockholms innerstad. Det är ett kalas som kostar pengar och det får betalas av landet i dess helhet. Trafikmaskinerna i storstadsregionerna får betalas i form av uteblivna eller senarelagda vägbyggen i Årjäng...

Frågan om fördelningen av ramarna för vägbygget drog han också upp. I vägverkets behovsplan för 1973-85 har 2,5 miljarder beräknats för vägbyggen i Storstockholmsområdet. Endast 2,3 miljarder har avsatts för hela landet utanför de tre storstadsregionerna. Tala om obalans.

— Det kan inte vara ekonomiskt rimligt, förklarade han, att upprätthålla den hittills höga målsättningen för kommunikationerna i Stockholm medan stora delar av det övriga landet är underförsörjt. Kanske är den radikalaste lösningen av storstädernas problem den att satsa hårdare på landet i övrigt. Vägbyggnadspolitikerna borde utnyttjas som ett effektivt styrmedel.

Skogschefen Håkan Vestergren var bekymrad över den tydliga tendensen att vägpengar överflyttas till storstäder, motorvägar etc från de mindre vägarna och över den eftersläpning och krympning som sker beträffande statliga bidrag till byggnad och underhåll av enskilda skogsbilvägar. Han krävde att alla transporter i hela sin längd skall kunna ske på vägar med högsta tillåtna axelboggi-

tryck, dvs 10/16 ton. Det är en mycket viktig ekonomisk fråga för skogsbruket, eftersom det kostar drygt 30 procent mer per kubikmeter att frakta virke på vägar med den lägre bärigheten 8/12 ton.

Han förklarade också att järnvägarnas sträckning inte sammanfaller med de naturliga virkestransportflödena. Därför är det helt orealistiskt att tro att stora delar av skogsbrukets transporter skall kunna köras på järnväg. Han tyckte också att det skulle vara skrämmande om landsvägstrafiken skall fördrivas bara för att SJ:s förluster skall bli mindre...

Riksdagsman Bertil Jonasson redogjorde för glesbygdens synpunkter på kommunikationsfrågorna och framhöll att effektiva vägar är en av våra starkaste produktionsfaktorer. Det är också en förutsättning för att glesbygden skall leva vidare. Därför borde vägar få ökade anslag.

Vägdirektör Walter Carlevi: Om vi inte får ökade resurser blir det en kräftgång i vår tidigare målsättning att skapa förutsättningar för billiga, snabba, bekväma och säkra transporter.

Fram till 1985 är ombyggnadsbehovet av riks- och primära länsvägar i S, W och T län 1,2 miljarder kr. Endast hälften av den summan är medtagen i 10-årsplanen fram till 1982. I planen fram till 1977 har endast 180 milj. kr kommit med, eller knappt 15 procent. I behovsplanen ingår i stort sett bara sådana företag som borde varit byggda idag. För övriga länsvägar är förhållandet ännu

värre. Nu har vi bara råd att lappa och laga för att göra vägarna något sänär framkomliga.

I den därpå följande diskussionen snuddade man vid problemet med den nya överlastningsavgifternas, E 18:s försenade utbyggnad, man kom in på vägunderhållets standard, på säkerhetsfrågorna, på djurolyckorna, som antagits öka genom minskad buskbeväxt, kom in på de svåra avvägningsfrågorna vad gäller satsning på vägar i tätort kontra glesbygd, och riksdagsman Karl Erik Eriksson undrade om det inte borde undersökas på vilka vägar man får det största ekonomiska utbytet, vilka vägar som är räntabla.

Generaldirektör Olhede besvarade de frågor som framkommit.

Som avslutning framförde riksdagsman Sven Mellqvist, vice ordförande i trafikutskottet, ett tack till vägföreningen för dess initiativ att belysa vägbygget och erinrade att riksdagen enhälligt fastställt anslaget till vägväsendet till 2,5 miljarder för detta budgetår plus de 1,5 miljarder som också går till vägar i form av AMS-pengar.

Därmed var det slut på Svenska vägföreningens sjunde ordnade vägmöte i vägverkets olika planeringsområden denna höst. Direktör Arnold Torell hoppades att vägföreningen, som kan betecknas som en påtryckargrupp, skulle kunna påverka politikerna till att vägverket får betydligt ökade resurser framdeles.