

Det rimliga är att hänsyn i sådana fall tas till att enskild väg användes av andra än väghållarna och att underhållet blir synnerligen betungande för väghållarna. Så vitt jag kan se behöver ingen ändring göras i bidragsförordningen för att tillgodose sådana önskemål. Då det förekommit att väghållare dock inte fått sådana synpunkter beaktade, anser jag det påkallat att riksdagen fäster de anslagsbeviljande myndigheternas uppmärksamhet på förhållandet.

Jag hemställer därför,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t framför här ovan anförda synpunkter på disposition av statsbidraget till enskild väghållning.

Stockholm den 21 januari 1960

Einar Hægglom

Nr 115

Av herr **Hagnell**, *angående en fortlöpande information om statens skatte- och finanspolitik.*

(Lika lydande med motion nr 97 i Första kammaren)

Stockholm den 25 januari 1960

Hans Hagnell

Nr 116

Av herrar **Bohman** och **Stenberg**, *i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till Byggnad av vägar och broar och till Beredskapsarbeten på vägar och gator.*

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ånyo i sina anslagsäskanden pekat på vägnätets brister. En betydande del av vägnätet, ca 15 procent de senaste åren, har således måst avstängas för lastbilstrafik under tjällossningstiden. Bärigheten är otillfredsställande, även om relativt stora förbättringar kunnat åstadkommas under år 1959 genom en samordning av länens trafikkungörelser. Nära 40 procent av vägnätet får nu trafikeras med 8 tons axeltryck och

12 tons boggietryck — för riksvägar och genomgående länsvägar är andelen större — men fortfarande är drygt 50 procent av vägnätet endast upplåtet för 6 tons axeltryck och 10 tons boggietryck. Såväl de berörda störningarna i vägtrafiken under snösmältningsperioden som härighetsbestämmelserna visar, att en omfattande nybyggnad och förstärkning av vägnätet är ofrånkomlig. Detta förhållande har ingående blivit utrett i vägplanen, som redovisar att vägbehoven är i hög grad eftersatta.

Under åren 1957—1959 har bilantalet, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påvisat, ökat i snabbare takt än vad som förutsågs i vägplanens prognos. Även om styrelsen icke ansett ökningen vara av en sådan storleksordning, att de mera långsiktiga bedömandena i vägplanen påverkas, är det dock tydligt, att trängsel och trafikstockningar inträder fortare än beräknat på de starkt trafikerade vägarna. Detta visar också på de risker som förknippas med en fördröjning av vägplanens genomförande, eftersom den snabbare trafikökningen påskyndar nybyggnadsbehoven och motiverar en tidigareläggning av vissa arbeten.

För investeringarna på landsbygdens vägar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med hänvisning till vägplanens utredningar äskat 410 milj. kr. Beloppet ansluter sig till tidigare riksdagsbeslut beträffande den löpande flerårsplanen och till vägplanens s. k. fördröjda investeringsprogram. Kommunikationsministern erinrar om att riksdagen i princip godkänt vägplanen för vägnätets upprustning och utbyggnad och hänvisar till att väg- och vattenbyggnadsverket inriktat sin projekterings- och byggnadsverksamhet på flerårsplanens genomförande. I statsverkspropositionen har dock föreslagits ett investeringsanslag av endast 370 milj. kr., vilket understiger det äskade anslaget med 40 milj. kr. Emellertid föreslås anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten höjt från 4 milj. kr. till 20 milj. kr., vilket möjliggör en vägupprustning för bygder, där nedläggande av trafiksvaga icke räntabla järnvägar aktualiseras.

Om båda dessa anslag sammanräknas, uppgår investeringarna på landsbygden till 390 milj. kr. eller 20 milj. kr. mindre än av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskat belopp. Vägplanens investeringsprogram var för övrigt baserat på 1956 års prisnivå, varför planens genomförande i avsedd takt strängt taget skulle kräva ett högre anslag än 410 milj. kr.

Mot bakgrunden av det allmänna statsfinansiella läget kan det i och för sig synas tillfredsställande, att väginvesteringarna kunnat höjas från 364 till 390 milj. kr. Det måste likväl av ovan angivna skäl och med särskilt hänsynstagande till att väginvesteringarna har den största betydelse för näringslivets konkurrenskraft på de internationella marknaderna samt icke minst av trafiksäkerhetsskäl anses av vikt, att de beslut som fattats rörande vägplanens investeringsprogram av riksdagarna 1958 och 1959 planmässigt fullföljes och att den i flerårsplanen angivna investeringsramen om 410 milj. kr. förverkligas. Ett övergivande av den av riksdagen så sent som år 1959

fastställda vägplanen är ägnat att förorsaka näringslivet kostnader och förluster. Den medför även att antalet döda och skadade vid trafikolycksfall kommer att bli större än vad som är ofrånkomligt. Genom den oväntat stora ökningen av antalet bilar under det senaste året har det ekonomiska underlaget för vägbyggnadsåtgärder dessutom ökat. Ur såväl realekonomiska som produktionstekniska synpunkter föreligger förutsättningar för en investeringsram om 410 milj. kr. Också projekteringsläget medger utan tvekan denna investeringsvolym.

Under femte huvudtiteln i årets statsverksproposition har chefen för socialdepartementet hemställt om ett reservationsanslag av 160 milj. kr. till Beredskapsarbeten på vägar och gator för budgetåret 1960/61 att avräknas mot automobilskattemedel. Enligt vår mening bör den ökning av anslagen för Byggnad av vägar och broar som enligt vad ovan anförts bör vidtagas med 20 milj. kr. ske på sådant sätt, att nämnda belopp överföres från titeln Beredskapsarbeten på vägar och gator.

Med samma procentuella fördelning av byggnadsanslaget på dess olika delposter, som statsverkspropositionen räknat med, skulle följande erhållas:

Byggnad av riksvägar	211 milj. kr.
„ „ länsvägar	152 „ „
„ „ ödebygdsvägar	11 „ „
„ „ storbroar	16 „ „
	Summa 390 milj. kr.

Om till nämnda belopp lägges det föreslagna anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten 20 milj. kr., uppnås det i vägplanen angivna beloppet 410 milj. kr.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta dels att anslagen till *Byggnad av vägar och broar* måtte utgå med 390 milj. kr. och fördelas på sätt ovan i motionen föreslagits,

dels ock att reservationsanslaget till *Beredskapsarbeten på vägar och gator* under femte huvudtiteln nedsättes med 20 milj. kr. och fastställs till 140 milj. kr.

Stockholm den 20 januari 1960

Gösta B. Bohman

N. G. Stenberg