

## Nr 535

Av herr **Hedlund m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till vägväsendet.*

(Lika lydande med motion nr 447 i Första kammaren)

Utvecklingen inom transportsektorn domineras av bilismens tillväxt och övertagande av allt större del av personresor och godsbefordran. Under åren 1958—1963 har trafiken ökat med i genomsnitt 60 % på riksvägarna och 50 % på länsvägarna. Även om ökningen varit störst inom storstadsregionerna, har den ändå varit betydande inom hela landet. Karakteristiskt för trafikutvecklingen under dessa år har varit, att personbilarna ensammar svaret för ökningen av personresorna, medan moped- och motorcykeltrafik stagnerat och busstrafiken knappast haft någon ökning. Lastbilstransporterna är föremål för en fortgående rationalisering med övergång till tyngre fordon med bättre prestationer.

Under pågående strukturförändringar inom jordbruket och skogsbruket erfordras en aktiv lokaliseringpolitik för att stödja näringslivet på landsbygden och inom de mindre tätorterna. Vägnätets upprustning spelar härvid en påtaglig roll med hänsyn till ofta långa arbetsresor och till ökande antal inköpsresor genom detaljhandelskoncentration till tätorterna. Jordbruket och skogsbruket är i hög grad beroende av ett vittutgrenat och bärkraftigt vägnät för alla sina varutransporter.

Insatserna på vägområdet har varit betydande på senare år. För närvarande är ungefär tredjedelen av vägarna belagda eller oljegrusbehandlade. Axeltrycket har höjts till 8 ton från tidigare 6 ton på ungefär 90 % av vägarna, vilket avsevärt bidragit till att förbättra trafikekonomien. Ändock har vägnätet stora brister. Tjälkskadorna innebär att 30 à 40 % av de allmänna vägarna i vissa län tidvis måste avstängas för trafik med lastbilar. Trafiken och näringslivet beräknas göra årliga förluster på minst 10 à 15 milj. kr. härigenom. Tredjedelen av riksvägarna och ungefär två tredjedelar av de genomgående länsvägarna har påvisats vara i behov av snar ombyggnad. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utreder för närvarande kvaliteten på länsvägarna i övrigt, dvs. för ca 75 % av hela vägnätet. Man torde knappast kunna räkna med att upprustningsbehovet är mindre än för de genomgående länsvägarna. Särskilt anmärkningsvärd är den ojämna standarden, som främst kännetecknar länsvägnätet, och detta påverkar menligt trafiksäkerheten. Vi anser därför, att vägupprustningen måste intensifieras.

### Vägplanen och den faktiska utvecklingen

Sakkunniga tillkallades 1964 för att göra en översyn av 1957 års vägplan. Det är icke nu känt, när utredningens resultat kan föreligga. Under tiden måste vägupprustningen bedömas med ledning av nu gällande vägplan och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens kännedom om utbyggnadsbehoven. I detta sammanhang vill vi framhålla, att man i vägplanen räknade med att täcka ca 40 % av det totala utbyggnadsbehovet under åren 1958—1967. Betydligt större insatser skulle därför göras under den efterföljande perioden fram till omkring 1975. Detta förhållande är icke oväsentligt, när man bedömer den ökningstakt i investeringarna, som erfordras för att fullfölja vägplanen.

Under 1959 och 1960 utfördes beredskapsarbeten för ca 250 milj. kr. vardera året. Detta medförde ett relativt stort försprång framför vägplanen. För de efterföljande åren har det varit obetydligt, och för 1965 beräknas eftersläpningen på landsbygden bli 109 milj. kr. Statsverkspropositionens tabell över utfallet 1958—1965 visar på ett försprång framför vägplanen vid 1965 års utgång om 298 milj. kr., om såväl landsbygden som städerna medräknas. Året förut var det 422 milj. kr. Av redovisningen framgår dessutom, att i beredskapsarbeten legat underhållsarbeten för drygt 170 milj. kr., varför försprånget vid 1965 års slut ej är 298 milj. kr. utan ca 120 milj. kr. Det hade här varit rimligt att också ta hänsyn till att beredskapsarbetena haft något lägre effekt än ordinarie arbeten. Kostnadsökningar borde också ha beaktats. Det synes därför knappast vara riktigt att ett försprång föreligger framför vägplanen.

Under dessa förhållanden är den sedan ett par år tillbaka angivna riktpunkten med 100 milj. kr. i ökning av de egentliga vägenslagen — alltså för såväl byggande som underhåll av allmänna och enskilda vägar och gator — otillräcklig för vägväsendets behov. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden har också gått ut på större ökningar.

### Statsbidrag för kollektiv trafik

En preliminär överenskommelse har träffats i december 1964 för att lösa den kollektiva trafiken i stockholmsregionen. Staden och landstinget samarbetar för att bilda AB Storstockholms lokaltrafik (SL). Förslaget innebär utbyggnad av olika tunnelbanegrenar fram till 1980, för vilket statsbidrag skall utgå med 95 % av kostnaderna för underbyggnad och marklösen. Medel härför skall anvisas från anslagen till väg- och gatubyggandet och inrymmas inom ramen för eljest normal ökning av väg- och gatuanslagen för Stockholm med omnejd.

En samordning av stockholmsregionens kollektivtrafik med ett enhetligt taxsystem kommer givetvis att främja transportförsörjningen och den samhälls-ekonomiska utvecklingen inom hela området. Att staten bidrager härtill synes också vara berättigat.

Den tidigare utredningen om städernas väghållning (SOU 1959: 19) avvisade

tanken på bidrag av automobilskattemedel till tunnelbanor. Departementschefen anförde också i proposition 81/1960 att någon definitiv ställning till denna bidragsfråga icke kunde tagas utan närmare utredning.

Riksdagen ställs nu inför ett principbeslut vars verkningar och konsekvenser icke nu kan överblickas. Anspråk kan komma att ställas inte bara på tunnelbanor utan även spårvägar, och det är heller icke säkert att de begränsas till stockholmsregionen.

Att tillkomsten av en tunnelbana minskar behovet av yttrafikleder är riktigt, men det är naturligtvis vanskligt att avgöra i vilken mån så sker. Visst bidrag av automobilskattemedel kan dock vara berättigat.

Storleken av bidragen till tunnelbanorna i Stockholm med omnejd har icke redovisats men torde uppgå till flera hundra miljoner kronor för tiden fram till omkring 1980. Den årliga belastningen på gatu- och väganlagen måste sålunda bli avsevärd. En osäkerhet föreligger i det att den normala ökningen för gatu- och vägbyggnadsverksamheten icke har preciserats. Ehuru stockholmsregionen får en betydande andel av de totala väg- och gatubyggnadsanslagen kan man befara att bidragen till tunnelbanorna kan beskära det planerade yttrafikledsprogrammet mer än som är tillrådligt med hänsyn till den stora trafiken. I så fall föreligger risk för att tunnelbanebyggandet påverkar medelstildelningen även för andra delar av landet.

Med hänsyn härtill anser vi det vara nödvändigt att före riksdagens ställningstagande till ett kommande förslag om författningsbestämmelser få närmare uppgifter om den planerade investeringsutvecklingen för stockholmsområdet och hur bidragen till tunnelbanorna påverkar trafikledsbyggandet i övrigt. Utredningen bör avse åtminstone närmast kommande flerårsplanepериод och kan lämpligen anförtros åt vägplaneutredningen.

### **Höjningen av bensinskatten**

Den föreslagna höjningen av bensinpriset fördyrar biltransporterna, och vi är väl medvetna om olägenheterna av den allmänt prisfördyrande verkan, som ökade transportkostnader medför. Ur olika synpunkter hade det också varit rimligt att den allmänna varuskatten och bensinen höjts lika, procentuellt beräknat.

Vi motsätter oss emellertid icke att bensinpriset höjs med 5 öre per liter. Skatten redovisas på bilskattemedlens specialbudget, som därmed får en inkomstförstärkning med 125 milj. kr. Med departementschefens föreslagna väganlag tillföres budgetutjämningsfonden ett överskott som beräknas till 63 milj. kr. I motsats till departementschefen anser vi inte att någon ökning av budgetutjämningsfondens medel nu bör komma i fråga. Med föreliggande angelägna vägbehov för såväl underhåll som byggande anser vi det nödvändigt att anslagen till väghållningen ökas med ungefär samma belopp som annars skulle fonderas.

### **Anslagen till de allmänna vägarna**

Prutningen på äskandet till underhållet av allmänna vägar går bl. a. ut över det förstärkta vägunderhållet, varigenom åtgärderna för att förstärka tjälkänsliga vägar icke blir utförda i beräknad omfattning. Detta medför olägenheter för transporter främst i skogslänen. Med hänsyn till att oljegrusbehandlade och belagda vägbanor är starkt förslitna bör icke underhållet ytterligare eftersättas. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat de automatiska kostnadsökningarna för underhållet till 23 milj. kr., men departementschefen föreslår, att anslaget ökas med endast 20 milj. kr. Detta betyder ett försämrat vägunderhåll, vilket vi anser kommer att få en menlig inverkan främst på länsvägnätet. Anslaget bör därför ökas med 30 milj. kr. och enligt äskande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utgå med 520 milj. kr.

De ordinarie väganlagen har på de senaste åren ökats med 60 milj. kr. mot nu föreslagna 50 milj. kr. Även i detta fall anser vi det nödvändigt att bifalla väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskande. De olika delanslagen bör fördelas på det sätt som styrelsen föreslagit. Anslaget till byggande av allmänna vägar bör alltså utgå med tillhoppa 620 milj. kr.

### **Bidraget till gatubyggandet**

Departementschefen har uppgivit, att de stora byggnadsföretagen i Stockholm och Göteborg beräknas kunna fullföljas planenligt. Storstäderna kräver så betydande insatser att anslagsprutningen måste innebära stora svårigheter för de medelstora och mindre städerna. Det är därför nödvändigt att förstärka anslaget med ytterligare 15 milj. kr. till 285 milj. kr.

### **Bidrag till enskilda vägar**

De enskilda väghållarna måste vidkännas ökade kostnader för sin väghållning bl. a. genom fritidstrafikens tillväxt. De anslag som hittills lämnats för byggande och underhåll har varit klart otillräckliga, och berättigade krav föreligger för en fortsatt utökning av det statsbidragsberättigade enskilda vägnätet. För jordbruket och skogsbruket liksom för fritidstrafiken utgör detta vägnät ett nödvändigt komplement till det allmänna vägnätet och har en synnerligen viktig funktion att fylla för landsbygdens befolkning.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden om bidrag till underhåll och byggande av de enskilda vägarna föreslås sänkta med sammanlagt 8,5 milj. kr. Detta försämrar avsevärt möjligheterna till att lämna byggnads- och istandsättningsbidrag, och det bidragsberättigade nätet kan därför knappast utökas i normal omfattning. Riksdagen har för ett par år sedan fattat beslut om höjning av bidragsprocenten för underhållet (70 % resp. 85 % i särskilda fall). Under sådana förhållanden befarar vi att tillräckliga medel icke står till förfogande, om anslagsäskandet nedbantats enligt departementschefens förslag. Detta kan

ev. ha den verkan att vägar som skulle erhålla den högre bidragsprocenten, motiverad av stor främmande trafik, i stället får nöja sig med den lägre.

Det enskilda bidragsberättigade vägnätet omfattar över 50 000 km, och statsbidragen är måttliga med tanke på skötseln av denna stora väglängd. Säkerligen kan också vitsordas att vägsamfälligheter och vägföreningar sköter sina vägar utmärkt. Kostnadsökningarna genom allmän trafik är emellertid så kända bara för väghållarna att äskade bidrag är mer än väl motiverade.

Med här framlagda förslag föreslås att bidragen till väghållningen ökas med följande belopp i förhållande till departementschefens förslag

Anslag till allmänna vägar				
Underhåll	+ 30	milj. kr.	till 520	milj. kr.
Byggande av riksvägar	+ 10	„ „ „	350	„ „
Byggande av länsvägar	+ 4	„ „ „	218	„ „
Byggande av storbroar	— 4	„ „ „	40	„ „
Bidrag till städerna				
Byggande av gator	+ 15	„ „ „	285	„ „
Bidrag till enskilda vägar				
Underhåll	+ 3,5	„ „ „	41	„ „
Byggande	+ 5	„ „ „	25	„ „
Summa	63,5 milj. kr.			

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställes,

I. att riksdagen vid sin behandling

a) av *Väghållningen* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 520 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

b) av *Byggande av riksvägar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 350 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

c) av *Byggande av länsvägar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 218 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

d) av *Byggande av storbroar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 40 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

e) av *Bidrag till byggande av vägar och gator* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 285 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen,

f) av *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 41 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

g) av *Bidrag till byggande av enskilda vägar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1965/66 måtte anvisa ett reservationsanslag av 25 milj. kr., att avräknas mot automobilskattemedlen;

II. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om närmare preciseringar, när det gäller disponerande av automobilskattemedel för bidrag till byggande av tunnelbanor, på i motionen anförda grunder.

Stockholm den 27 januari 1965

*Gunnar Hedlund*

*Nils G. Hansson*  
i Skegrie

*S. G. W. Wahlund*

*Sven Vigelsbo*

*John Eriksson*  
i Bäckmora

*Harald Larsson*  
i Hedenäset