

Nr 530

Av herrar **Bengtson** i Solna och **Nilsson** i Agnäs, om *höjda väganlag*.

(Lika lydande med motion nr 444 i Första kammaren)

De föreslagna anslagsförstärkningarna till väghållningen har enbart tillförts vägunderhållet. Anslagen till byggande av vägar och gator föreslås bli desamma som anvisats för innevarande budgetår. På grund av kostnadsökningar kommer därför 1967 års väg- och gatubyggande att minska volymmässigt.

Huvudparten av de med 50 milj. kr. höjda underhållsanslagen eller 37 milj. kr. avser de allmänna vägarna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har beräknat att de automatiska kostnadsökningarna uppgår till 33 milj. kr. Bidragen för samma ändamål till gator och enskilda vägar ökas med 8 resp. 5 milj. kr. Även beträffande dessa utgöres merparten av kostnadsfördyringar. Anslagsförstärkningen är med andra ord i verkligheten obetydlig.

Investeringsanslagen, som i allt gäller 900 milj. kr., skulle av detta att döma behöva höjas med 5 å 6 % eller med ca 50 milj. kr. för att verksamheten skall kunna bibehållas vid samma volym.

För väghållningen inträder därigenom vid bifall till statsverkspropositionens förslag en mycket bekymmersam situation med förvärrade trafikförhållanden och försämrad trafiksäkerhet. Enär bilantalet ökar med 6 å 7 % och trafiken växer i proportion härtill — den höjs för övrigt med ca 10 % på de större mera trafiktilldragande lederna — innebär de restriktiva åtgärderna att insatserna inte alls svarar mot den kommande trafikutvecklingen.

Av vägplanens investeringsprogram framgår inte hur många kilometer väg av olika kategorier, som årligen skulle behöva ny- eller ombyggas under tioårsperioden 1958—1967. Planen anger i stället årliga investeringsbelopp. Den jämförelse, som gjorts i propositionen (tabell sid. 41, bil. 8) mellan vägplanens investeringar och de faktiska under tiden 1958—1966, utvisar att de senare överskridit de förra med ca 270 milj. kr. för landsbygden och städerna sammanräknat. Dessutom anges att av beredskapsarbetena har ca 220 milj. kr. avsett arbeten på underhållet, vilket minskar »försprånget» till ca 50 milj. kr. Jämförelsen skulle emellertid utfalla på ett helt annat sätt om vägplanens investeringsserie, som är baserad på 1956 års kostnadsläge,

hade korrigerats enligt vägbyggnadskostnadsindex. I verkligheten måste betydande eftersläpningar i förhållande till vägplanen föreligga.

Vid bedömning av den nu uppkomna situationen bör enligt vår mening stor vikt fästas vid att vägplanen från och med 1962 (se den återopade tabellen) anger årliga investeringsökningar om 120 à 130 milj. kr. för landsbygden och städerna tillsammans. Det är också nödvändigt att beakta väg- och vattenbyggnadsstyrelsens noggranna analyser i petita på senare år av behovet av trafikledsbyggande i olika städer med angränsande regioner. Genom städernas snabba tillväxt och ändringarna i industriens lokalisering finns särskilt inom de största stadsregionerna ett numera väl dokumenterat investeringsbehov i huvudtrafikledsnätet, som är betydligt större än man räknade med vid vägplanens upprättande för tio år sedan. För stockholmsregionen kommer därtill de ökade svårigheterna att med nuvarande anslags-tilldelning tillgodose yttrafiklederna genom att del av väg- och gatubyggnadsanslagen enligt förra årets riksdagsbeslut får tas i anspråk för tunnelbanebyggande.

I själva verket har det visat sig att bidragen till gatubyggandet, som legat lägre än fördelningsplanen i flera år, medfört icke obetydliga förseningar i städernas utbyggnad av de större trafiklederna. Det har heller inte varit möjligt att i tillfredsställande takt bygga ut viktiga gatuleder mellan nya stora bostadsområden och städernas centrala delar, vilket skulle ha varit nödvändigt för att ge drägliga förhållanden för arbetsresorna. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har redan meddelat städerna och övriga samhällen, som är egna väghållare, att ett bifall till statsverkspropositionens förslag betyder en senareläggning av 1967 och 1968 års företag. Icke en gång alla för 1966 planerade trafikledsbyggen kan igångsättas under året.

Även om det statsfinansiella läget och arbetskraftssituationen tvingat till återhållsamhet med de offentliga investeringarna, är det uppenbart att väganslagen påverkats av de ökade kostnaderna för högertrafikreformen, vilka delvis betingats av felbedömningar i ett tidigare utredningsskede. Ehuru trafikomläggningen därför nu kräver ett anslag om 220 milj. kr. mot 100 milj. kr. innevarande budgetår, får detta trots allt enligt vår bestämda åsikt icke medföra några allvarliga rubbningar i statens ansvar för väghållningen. Främst av trafiksäkerhetsskäl, där regering och riksdag i olika sammanhang uttalat sig för ett intensifierat arbete på alla fronter, måste det bedömas vara mycket allvarligt att väg- och gatuinvesteringarna krymper volymmässigt och att resurserna på underhållssidan inte fått någon nämnvärd reell ökning.

Anledningen till att vi ser så allvarligt på situationen är den att det måste bli svårt att nästa år kunna återhämta den nu uteblivna höjningen av investeringsanslagen. Årets beslut återverkar på kommande års byggande, och reduceringarna kommer att bli betydligt större än vad nu är fråga om. Om brist på arbetskraft skulle föreligga, bör det övervägas om icke utländska

arbetare i viss mån kan anlitas för vägbyggandet för att kunna åstadkomma normala investeringsökningar. Här gäller det för övrigt en avvägning för arbetsmarknaden i dess helhet. Det bör därför finnas möjligheter att få arbetskraft tillräckligt för ökade vägarbeten genom användande av olika till buds stående resurser.

Vi anser att väginvesteringarna måste öka och utgår från två alternativa beräkningar. I ena fallet avses en anslagsförstärkning om 50 milj. kr. för att kompensera de automatiska kostnadsstegringarna och hålla en oförändrad byggnadsvolym. I andra fallet skulle för att åstadkomma en normal reell anslagsförstärkning väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bemyndigas att i förväg ta in anspråk medel i enlighet med de befogenheter som Kungl. Maj:t föreslagits få.

Bilismen betalar genom de specialdestinerade skatterna 2 400 milj. kr. Därtill kommer den energiskatt, som utgår på drivmedel, och varuskatt vid personbilsinköp. Den förra ger ca 250 milj. kr. och den senare ca 325 milj. kr. eller sammanlagt närmare 600 milj. kr. som tillföres allmänna budgeten. Ytterligare ca 350 milj. kr. skulle uttagas från bilismen genom de föreslagna skattehöjningarna. Bilismens bidrag till allmänna budgeten blir i så fall inemot en miljard kronor per år. Den nya stora skattebelastningen utan kompensation i vägbyggande kan vi inte anse vara skälig. Vi anser dessutom att denna nya påлага står i strid mot riksdagens för ett par år sedan fattade trafikpolitiska beslut. Skattebördan skulle åstadkomma en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan de olika trafikmedlen till men för biltrafiken. Förslaget om att bevilja en särskild skatt på fem öre per liter för att förstärka allmänna budgeten vill vi därför avvisa.

Vi föreslår en uppräknings med 50 milj. kr. att fördelas med 30 milj. kr. på landsbygdens byggnadsanslag för de allmänna vägarna och 20 milj. kr. på städernas gatubyggnadsbidrag. Det förra skulle höjas från 610 milj. kr. till 640 milj. kr. och det senare från 270 milj. kr. till 290 milj. kr. Ökningen på vägbyggnadsanslaget föreslår vi bli uppdelad med 15 milj. kr. på byggande av riksvägar, vilkas anslag i så fall höjs till 355 milj. kr., och med 15 milj. kr. på byggande av länsvägar, för vilka anslaget då blir 229 milj. kr. Föreslagna anslag för ödebygdsvägar och storbroar skulle utgå enligt statsverkspropositionens förslag.

Dessa öknings ger ändå icke någon reell anslagsförstärkning, som är synnerligen angelägen med tanke på vägnätets brister och den kommande trafikutvecklingen. De specialredovisade bilskatterna ger inkomster, som med nära 120 milj. kr. överstiger utgifterna. Om det statsfinansiella läget och arbetskraftssituationen så medger, bör Kungl. Maj:t senare under budgetåret bemyndigas att lämna investeringsramar till nämnda belopp till de ordinarie väg- och gatuinvesteringarna.

Med hänvisning härtill föreslår vi,

att riksdagen måtte anvisa för budgetåret 1966/67 följande reservationsanslag att avräknas mot automobilskatte-medlen, nämligen till

a) byggande av riksvägar, länsvägar, ödebygdsbroar och storbroar 640 milj. kr.;

b) bidrag till byggande av vägar och gator 290 milj. kr.

Stockholm den 26 januari 1966

Bengt Bengtson

i Solna

Tore Nilsson

i Agnäs