

Nr 540

Av herr **Hedlund m. fl.**, om *höjda väganslag*.

(Lika lydande med motion nr 440 i Första kammaren)

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin anslagsframställning rörande väghållningen för budgetåret 1966/67 med skärpa framhållit vikten av att väginvesteringarna beredes ökat utrymme i den samhällliga hushållningen. Det ansvariga ämbetsverket anför trafikekonomiska, trafiktekniska och inte minst trafiksäkerhetspolitiska skäl som på ett övertygande sätt bygger under framställningen.

Ett närmare studium av de framkomna resultaten av pågående trafikräkningar och fordonsvägningar visar att tätare och tyngre trafik i starkt ökad utsträckning skärper kraven på högre vägstandard om ekonomiska och säkerhetsmässiga hänsyn skall bli tillräckligt beaktade. Den beslutade högertrafikreformen påfordrar också att vägstandarden inte tillåtes sjunka, då ett bra vägnät torde vara en av de viktigaste förutsättningarna för att trafikreformens genomförande skall kunna ske på ett så långt möjligt friktionsfritt sätt.

Det är då med beklagande man nödgas konstatera att vägväsendet i årets statsverksproposition behandlas ytterst restriktivt och att man härigenom kan förutse en reell försämring av vår vägstandard. En sådan utveckling kan inte accepteras. Vi påyrkar därför i det följande vissa ändringar i Kungl. Maj:ts förslag.

Underhållsanslaget till de allmänna vägarna föreslås i statsverkspropositionen höjt med 37 milj. kr., varav ca 33 milj. kr. torde förbrukas genom uppkommande automatiska kostnadshöjningar. Trots den föreslagna anslagshöjningen torde därför effekten bli att möjligheterna till en starkt behövlig utökning av exempelvis oljegrusbeläggningarna blir begränsade. Motsvarande förhållande torde bli rådande då det gäller underhållsbidragen till gator och till enskilda vägar. Av hela den föreslagna förstärkningen, 50 milj. kr., kan man sålunda förutse att endast 5—10 milj. kr. kommer att utgöra reell ökning.

Väg- och gatubyggnadsinvesteringarna, som föreslås få uppgå till sammanlagt 900 milj. kr., innebär, i förhållande till nu gällande anslagsbeslut, oförändrad medelstilleddning, som i sin tur reellt innebär minskad byggnadsvolym då hänsyn togs till den förväntade kostnadsutvecklingen. De

automatiska fördyringarna kan förutses komma att uppgå till ca 50 milj. kr., eftersom vägbyggnadsindex sannolikt kommer att stiga med ca 6 %.

Sedan år 1964 har vägbyggnadsanslagen fått ett årligt tillskott av 60 milj. kr. Vägbyggandet har härigenom fått en viss volymmässig ökning. Denna har dock inte varit så stor som förutsattes i vägplanen vari angavs att ökningarna efter år 1962 skulle uppgå till 100 milj. kr. per år.

För städernas väg- och gatubyggande har anslagsutvecklingen varit ännu mera ogynnsam med stor eftersläpning i förhållande till vägplanen som följd. Anspråken på trafikledsbyggandet i städerna är långt större än vad som förutsågs i vägplanen. Detta har utförligt redovisats i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsframställning, och styrelsen har i analogi härmed för nästa budgetår begärt betydligt större anslagsförstärkning än tidigare. Situationen för väg- och gatubyggandet i stockholmsregionen försvåras också därigenom att de medel som anvisas för denna regions behov numera också får användas till tunnelbanebyggande.

Med tanke på den väntade trafikökningen och de stora vådorna av försämrad trafiksäkerhet och inte minst med hänsyn tagen till de trafikekonomiska konsekvenserna anser vi det betänkligt att inte i vart fall uppehålla nuvarande byggnadsvolymer. För att möjliggöra denna blygsamma målsättning bör investeringarna totalt sett ökas med 50 milj. kr.

Vi föreslår sålunda, att byggnadsanslaget för riksvägar höjes med 26 milj. kr., att länsvägsanslaget i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag höjes med 4 milj. kr., att bidraget till gatubyggande i städerna uppräknas med 15 milj. kr., samt att bidraget till byggande av enskilda vägar höjes med 5 milj. kr. Detta senare yrkande framställs i särskild motion. Vårt förslag innebär sålunda jämfört med departementschefens:

Byggande av riksvägar: Höjning från 340 till 366 milj. kr.

Byggande av länsvägar: Höjning från 214 till 218 milj. kr.

Byggande av gator: Höjning från 270 till 285 milj. kr.

För att möjliggöra en sådan höjning bör bensinskatten höjas med 3 öre per liter. Till skillnad från Kungl. Maj:ts förslag bör enligt vår mening förevarande höjning avse en höjning av den ordinarie bensinskatten, vilket innebär att ifrågakvarande inkomst skall redovisas på automobilskattemedlens titel.

Enligt statsverkspropositionen blir för budgetåret 1966/67 överskottet på automobilskattemedlens specialbudget 119 milj. kr., som tillföres budgetutjämningsfonden. Genom vårt förslag, innebärande dels att väganlagen att avräknas mot automobilskattemedel ökas med sammanlagt 50 milj. kr., dels att den ordinarie bensinskatten höjes med 3 öre per liter, varigenom automobilskattemedlens specialbudget tillföres 95 milj. kr., blir överskottet på denna sistnämnda 164 milj. kr., som bör tillföras budgetutjämningsfonden och där redovisas under särskild titel.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte vid sin behandling

a) av *Byggande av riksvägar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1966/67 bevilja ett reservationsanslag av 366 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen,

b) av *Byggande av länsvägar* under sjätte huvudtiteln under budgetåret 1966/67 bevilja ett reservationsanslag av 218 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

c) av *Bidrag till byggande av vägar och gator* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1966/67 bevilja ett reservationsanslag av 285 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 26 januari 1966

Gunnar Hedlund

Lars Eliasson

Nils G. Hansson

i Sundborn

i Skegrie

Sven Vigelsbo

Gustaf Svensson

S. G. W. Wahlund

i Vä

Harald Larsson

John Eriksson

i Hedenäset

i Bäckmora