

Nr 665

Av herrar **Bengtson** i Solna och **Nilsson** i Agnäs, i anledning av
Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till vägväsendet.

(Lika lydande med motion nr 540 i Första kammaren)

Anslagen till väg- och gatubyggandet föreslås i årets statsverksproposition ligga kvar på samma nivå som i förra årets proposition. Detta innebär att anslagen för tre års byggande, åren 1966—1968, är oförändrade. Vägbyggnadsindex har samtidigt stigit ca 4 % per år. Tillsammans resulterar detta i en lägre byggnadsvolym, medan trafiken årligen ökar med i medeltal 5 å 6 %, på starkt trafikerade vägar och gator mer än så. Anslagen till underhållet har visserligen höjts, men ökningarna har till stor del motverkats av de automatiska kostnadsstegringarna och har inte inneburit den förbättring som äskats.

Det kan därför med fog hävdas, att vägväsendet icke har tillräckligt tillgodosetts. De uteblivna investeringsökningarna skapar ett klart otillfredsställande förhållande, eftersom det blir svårt att genom kommande höjningar snabbt kompensera det som förlorats vid en normal ökning. För landsbygden och städerna beräknades denna i vägplanen till ca 130 milj. kr. per år men har från 1962—1966 enligt riksdagens beslut hållit sig vid ca 90 milj. kr. per år. Utgående från medelsanvisningen under de åren kommer anslagen för 1968 års byggande att vara inte mindre än 180 milj. kr. lägre än som skulle varit fallet om ökningstakten fortsatt.

Den senaste långtidsutredningen, Svensk ekonomi 1966—1970, räknade med att investeringar i vägar och gator skulle uppgå till i medeltal 1 900 milj. kr. per år under perioden. Häri ingår då väg- och gatuinvesteringar, som städer och kommuner själva svarar för med med ca 600 milj. kr. per år. Tydligt är att statliga anslag för väg- och gatubyggande ej alls får samma stegring som långtidsutredningen beräknat och därmed inte heller kommer upp till beräknad nivå. För byggnadsåret 1968 ligger de ca 300 milj. kr. lägre.

Man måste emellertid även ta hänsyn till långtidsutredningens bedömningar i ett annat avseende, nämligen beträffande persontrafikens och godstrafikens utveckling. Under tiden från 1964 till 1970 väntas den förra för personbilarnas del öka med 23 å 29 miljarder personkilometer från 50 till 73 å 79. För SJ:s del har 1964 redovisats 5,3 miljarder personkilometer, och för 1970 beräknas mellan 5,1 och 5,4 miljarder personkilometer, således en i stort oförändrad nivå. I fråga om godstrafiken uppges för biltrafiken en ökning från 10 till 16 miljarder tonkilometer och för SJ från 13 till 16.

Bihang till riksdagens protokoll 1967. 4 saml. Nr 665—673

Vägtrafikens alltmer dominerande karaktär beträffande såväl person- som godstrafik bör rimligen leda till en anslagspolitik, som syftar till att inrikta investeringar för vägar och järnvägar på detta förhållande. Genom en konstant investeringsnivå på vägsektorn äventyras det framtida målet eller flyttas det alltför långt framåt i tiden. Därmed är det också berättigat att redan nu göra en samlad bedömning av anslagen till såväl vägverket som SJ.

Vid behandlingen av trafikpolitiken har SJ fått göra en uppdelning av järnvägslinjerna på ett affärsbanenät och ett trafiksvagt nät, för vilket senare SJ får särskilt anslag att täcka underskottet. Detta anslag har betecknats som statens kollektivbiljett, och den kostar ungefär 200 milj. kr. Man kan ej frigöra sig från en jämförelse med busstrafikens kollektivbiljett, som avser stöd åt trafik på underskottslinjer på ett vägnät betydligt större än det järnvägsnät som avser trafiksvaga linjer. För den biljetten betalar staten endast 7 milj. kr.

I annan motion har framhållits, att SJ genom en strängt ekonomisk politik bör ha möjlighet att nedbringa det beräknade underskottet. Yrkandet har därför ställts, att bidraget till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer skall fastställas till 180 milj. kr. i stället för 194 milj. kr. Därmed möjliggörs att i stället använda 14 milj. kr. för vägändamål.

I samband med att riktlinjer för den statliga trafikpolitiken antogs 1963 underströks kraftigt att ev. nedläggning av järnvägar inte fick leda till en försämring av trafikservicen i landet. Det borde också kunna pekas på att en vägupprustning här och var också skett i detta sammanhang. Men tyvärr torde det finnas fler exempel på att någon förbättring av vägnätet ej kommit till stånd i trakter där nedläggningar aktualiserats eller genomförts. Vi vill framhålla nödvändigheten av att de antagna riktlinjerna även i detta hänseende iakttages. Detta är främsta anledningen till att vi i dagens samhälls-ekonomiska situation insisterar på en ökning av anslagen till vägbyggandet för att ge statens vägverk resurser som i första hand bör möjliggöra en god trafikservice i områden som drabbas av järnvägsnedläggelser.

Under våren 1967 kommer proposition att framläggas om avlöningar och omkostnader till statens vägverk. Vissa avlöningskostnader och omkostnader avser i fortsättningen att bli överförda till reservationsanslagen för vägbyggande och vägunderhåll. Genom att dessa anslag avser kalenderår skulle nu erfordras beslut om täckande av sådana kostnader även för andra halvåret 1968.

Beloppen framgår av efterföljande tablå (milj. kr.)

	2:a halv- året 1967	1:a halv- året 1968	2:a halv- året 1968	(Hela 1968)
Personalkostn. nu på underhåll	17,2	17,65	17,65	(35,3)
Dito på byggande	14,8	15,25	15,25	(30,5)
Summa	32,0	32,9	32,9	

Genomförandet av denna reform bör i nuvarande läge anstå till nästa budgetår. Under sådana förhållanden kan 32,9 milj. kr. vid oförändrade anslag till väghållningen disponeras för ökning av det egentliga underhållet och byggandet. Detta motiveras dels av att kunna möjliggöra att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskande bifalles och dels av att kunna öka investeringarna. Därtill skulle för sistnämnda ändamål anvisas ytterligare omnämnda 14 milj. kr. Förstärkningen av de egentliga vägsanlagena sådan den tar sig uttryck i underhåll och byggande ökar med sammanlagt 32,9 + 14 = 46,9 milj. kr. I första hand bör härav 13,3 milj. kr. användas för att äskat underhållsanslag skall utgå, och återstoden 33,6 milj. kr. bör fördelas med 18,6 milj. kr. på vägbyggnadsanslaget och 15,0 milj. kr. på bidrag till gatubyggandet.

Hänvisande till det ovanstående hemsälles,

att riksdagen måtte besluta

att avvisa förslaget om att för andra hälften av budgetåret 1967/68 anvisa sammanlagt 32,9 milj. kr. för avlöningar m. m. på reservationsanslag för underhåll och vägbyggande för att i stället disponera dessa medel jämte ytterligare 14 milj. kr. till reell förstärkning av dessa anslag ävensom bidraga till gatubyggandet, därvid förstärkningen om inalles 46,9 milj. kr. disponeras så, att vägunderhållet erhåller 13,3 milj. kr., vägbyggandet 18,6 milj. kr. och bidraget till gatubyggandet ökar med 15 milj. kr.;

att till vägunderhållet anvisa ett reservationsanslag av 620,15 milj. kr.;

att till vägbyggandet anvisa ett reservationsanslag av 658,65 milj. kr. samt

att till bidrag till byggande av gator och vägar anvisa ett anslag av 285 milj. kr.

Stockholm den 26 januari 1967

Bengt Bengtson (h)
i Solna

Tore Nilsson (h)
i Agnäs