

**Nr 316**

Av herr Nilsson, Ferdinand, m. fl., om höjt anslag till enskilda vägar, m. m.

(Lika lydande med motion nr 359 i Andra kammaren)

I kommunikationsdepartementets framställning i årets statsverksproposition om anslag för vägväsendet konstateras en viss överensstämmelse mellan befolkningsförskjutningen och trafikens och bilbeståndets omfattning och lokalisering. Det är här givetvis en fråga om växelverkan i fråga om orsakssammanhanget. Departementschefens slutsats synes emellertid tämligen onyanserat vara att vägväsendets utbyggnadsbehov kommer att bli mycket stort inom tätortsregionerna, men även behovet att rusta upp lederna mellan dessa.

Naturligtvis ligger det åtskilligt i ett sådant betraktelsesätt, bland annat detta att om bygghänsyn för bostäder och företag, för vägar och andra kommunikationsleder inriktas på en sådan målsättning så kommer det att ytterligare stimulera den redan förut starka trenden.

Det är angeläget att förebygga missförståndet att, om man tycker att propositionens avvägning av resursernas avvägning mellan riksvägar, länsvägar och olika slag av enskilda vägar är i hög grad orättvis, skulle detta innebära att man önskade att dessa vägar skulle bedömas lika, oavsett trafikbelastning. Rent allmänt saknas fullständigt bevisning för att exempelvis de anslag som utgår för byggnads- och driftbehov för ca 96 000 vägkilometer allmän väg skulle vara det enda rättvisa och rimliga i jämförelse med de småbelopp som utgår som bidrag till motsvarande arbeten i fråga om de något mer än 60 000 vägkilometer enskild väg till vilka över huvud taget något statsbidrag utgår. Lika litet torde det vara någon oföränderlig sanning att de 170 000 vägkilometer enskild väg som trafikeras huvudsakligen hela året inte skulle ha berättigade anspråk på andel i bilskattemedel till byggnad och drift både med hänsyn till den trafik som förefinnes och till den trafikökning på dessa småvägar som en något förbättrad vägstandard skulle innebära.

Motorismens expansion är en faktor att räkna med inte bara när det gäller de stora trafiklederna utan också beträffande småvägarna. Faktum är att en ökad bilism medfört ökad trafikbelastning på småvägarna. Avfolknings- och glesbygderna går ut över en trafik som ofta var ganska liten. Men resorna till de uppväxande mindre tätorterna — liksom även till större — har blivit flera för dem som bor kvar i de gamla bostäderna — mer eller mindre för-

bättrade — därför att de trivs där eller oftare därför att de inte får bostäder i tätorterna. Många tycker väl också att de moderna bostäderna i tätorterna är för dyra. Inköp sker också i tätorterna allteftersom butiksdöden gått fram ute i bygderna.

Resor har också tillkommit för andra, som har mer eller mindre säsongbetonat arbete ute i markerna. Sist men i alltmer växande omfattning kommer trafiken på småvägar genom skaror av fritidsfolk från tätorterna, både de kringdrivande, som söker sig ut i naturen, och de stationära — den dubbla bosättnings människor — som reser ut till sin veckoslutsbostad eller sommarstuga. Härtill kommer de tunga transporterna av produkter från glesbygderna och transporterna av förnödenheter som ofta går den motsatta vägen.

Motorismens människor som betalar automobils katt i stegrad omfattning lär inte vara villiga att acceptera den stora skillnaden i vägstandard och sänkt trafikhastighet eller större risker för människor och fordon som nu föreligger. Ej heller kan samhället godtaga en vägstandard som förmerar olycksriskerna i trafiken när trafikvanorna från allmänna vägar överflyttas till de många småvägarna.

Det är uppenbart att det problem som det till sist gäller är ett vägnät dubbelt så omfattande som allmänna vägnätet. Det löses givetvis inte med förhöjning med en eller annan miljon av anslagen till enskilda vägar. Inte ens en aldrig så desperat avfolkningspolitik mot glesbygderna lär heller hjälpa, eftersom inte heller tätorternas människor vill avstå från den tillgång till landsbygdsmiljö som glesbygden ger. Problemet att klara detta glesbygdsproblem kan man blunda för i nuet, men man kommer inte ifrån det.

Problemet finns och det måste angripas i stort för att ge en ur det helas synpunkt tillfredsställande lösning. Den takt med vilken intagningen till allmänt underhåll bedrivs synes inte heller ge någon snar lösning eller ens någon lösning alls. I fråga om vissa av de enskilda vägarna är det en naturlig utväg. Redan nu synes trafiken på många vägar vara så stor att det skulle innebära ett ganska omfattande förstärkande. Statens vanliga utväg när det gäller kommunala intressen — att skjuta kostnader och ansvar ifrån sig på dessa har annonserats men manar närmast till vaksamhet.

Nu erfordras en hela vägväsendet omfattande översyn i utjämnande syfte med glidande målsättning i fråga om automobils kattermedlens fördelning i enlighet med en prövning av trafikbelastningen och sociala behov över hela linjen. Det framstår därvid som väl motiverat att engagera automobils kattermedlen för hela det vägsystem som tjänar eller vid en bättre vägstandard skulle tjäna motorismen genom ett rättvist, progressivt statsbidragssystem som icke avgränsar perspektivet till att befördra folkflyttningen till några begränsade storstadsregioner. Inte heller människorna där vill genom en trångsynt trafikpolitik bli avskärmade från glesbygdsmiljön. En utredning med sådan målsättning framstår som ett i hög grad högaktuellt krav.

Därför att vi vill att hela detta problem skall upptagas till prövning har vi ingen anledning att avstå från att söka en förbättring av de i propositionen upptagna anslagen beträffande enskilda vägar, beträffande en skäligare avvägning av de statliga bidragsprocenterna till dessa och beträffande de gamla oeffterrättliga förhållandena i fråga om eftersläpningen av bidrag till vatten- och avloppsanläggningar i många tätorter. Det är att märka att gamla väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som skäl för denna stora eftersläpning på sin tid anförde att det berodde på de kostsamma saneringsföretagen som igångsattes i glesare bebyggda tätorter där de längre ledningarna mellan befintlig bebyggelse fördrade arbetena. Det är dessa oftast mindre tätorter som genomgående fått vänta i årtal och förränta förskottade pengar då de statliga bidragen kommit så sent.

Under rubriken »Bidrag till drift av enskilda vägar m.m.» upptages i årets statsverksproposition anslag för 1969/70 med 53,7 milj. kr. och under »Bidrag till byggande av enskilda vägar» med 23,6 milj. kr. Statens vägverk har hemställt att anslagen skulle upptagas med resp. 63,03 milj. och 32,03 milj. kr. I båda fallen innebär även propositionens förslag förbättringar jämfört med 1968/69.

Skillnaden är beträffande driftbidragen 9,33 milj. kr. och för byggnadsanslaget 8,43 milj. kr. Driftbidragen utgår nästan undantagslöst med 70 % av beräknad kostnad för väghållningen men kan dock »om synnerliga skäl föreligger» beviljas med 85 %. Beträffande byggnadsbidraget gäller motsvarande normer dvs. 70 % samt vid »synnerliga skäl» högst 85 %.

Bidragen till drift och till byggande av kommunala vägar och gator — cirka 12 000 vägkilometer — är i alla avseenden rikligare tilltagna. Propositionens förslag avser anslag med 99,5 milj. kr. till driftbidrag och 301,6 milj. kr. till byggnadsbidrag. Ur dessa anslag utgår bidrag med 95 % av beräknade kostnader till väg- och gatuhållning i städer och stadsliknande samhällen. Byggnadsbidrag till stads eller samhällens kostnad för byggande av väg samt gata, vartill utfart icke får anordnas från angränsande fastighet, liksom till utförande av större »konstarbete» eller trafikordning utgår ävenledes med 95 %. Under vissa förutsättningar utgår av anslagen bidragen på samma villkor till tunnelbanebygge. I andra fall kan emellertid byggnadsbidrag utgå med endast 85 % till gatubyggnadskostnadsarbeten.

Det är uppenbart att i här berörda fall anslagen regelmässigt utgår till hårt belastade trafikleder. Man frapperas dock både av anslagsbeloppens relativa storlek och av de högre procentsatserna. Städer och stadsliknande samhällen har oftast skatteunderlag av betydande bärkraft att stödja sig på, särskilt i jämförelse med stora flertalet enskilda väghållare i glesbygderna.

Såsom ovan berörts har emellertid i annat sammanhang många tätorter rönt en ganska snäv behandling. Det gäller det anslag som förut rubricerades »Bidrag till vatten- och avloppsanläggningar» och som fortfarande har som en väsentlig uppgift utbetalandet av mångårigt eftersläpande bidrag

här till. Nu är benämningen »Bidrag till kommunala avloppsreningsverk m. m.» och anslaget återfinnes under jordbruksdepartementets huvudtitel. Inom statens naturvårdsverk, som numera handhar ifrågavarande ärenden, har beräknats att behovet av sådana medel som avses för statsbidrag enligt berörda äldre bestämmelser till vatten- och avloppsarbeten uppgår till totalt cirka 220 milj. kr. Under innevarande budgetår disponerar verket för dylika bidrag 70 milj. kr. och eftersläpningen beräknas per 1 juli 1969 ha nedbringats till 150 milj. kr.

Det framstår ur de kommuners synpunkt, som så länge fått vänta på utlovade bidrag och gör motsvarande ränteförluster, angeläget att denna avveckling påskyndas. Naturvårdsverket som gjort framställning om till 100 milj. kr. förhöjt anslag under ifrågavarande rubrik beräknar att härav 50 milj. kr. bör avses för bidrag till avloppsreningsverk och 5,5 milj. kr. för regional vatten- och avloppsplanering inom större regioner m. m. För den ovan berörda avvecklingen av eftersläpande bidrag till tidigare vatten- och avloppsföretag beräknar verket att få disponera 50 milj. kr., vilket torde innebära att man räknar med tillskott av tidigare behållning under anslaget.

Propositionens beräkningar avser också 50 milj. kr. till avloppsreningsverk, men det totala anslagsbeloppet stannar vid samma siffra som under nuvarande budgetår, dvs. 84 milj. kr. I likhet med naturvårdsverket räknar statsrådet med att behållning, som kan föreligga vid innevarande budgetårs slut, föres över till det kommande. Endast under förutsättning att hela reservationen från slutet av budgetåret 1967/68, kr. 22 122 539, finnes kvar vid innevarande budgetårs slut i så gott som orört skick kan den av naturvårdsverket angivna målsättningen att nedbringa den berörda eftersläpningen med 50 milj. kr. uppnås. Härutöver är att märka att även detta innebär en minskning från tidigare 70 milj. kr. till 50 milj. kr. Detta förefaller med tanke på ifrågavarande kommuners engagemang för sina tätorter vara att beklaga.

Beträffande anslaget under jordbruksdepartementets huvudtitel till »Bidrag till kommunala avloppsreningsverk» återkommes i särskild motion liksom även beträffande bidragsprocenten till drift eller bidrag till byggande av kommunala vägar och gator.

Därför föreslås i föreliggande sammanhang,

att till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1969/70 anvisas ett reservationsanslag av 63,03 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedel;

att till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1969/70 anvisas ett reservationsanslag av 32,03 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedel; ävensom

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om utredning avseende *dels* ett vidgat intagande till allmänt underhåll av mera trafikerade enskilda vägar, *dels*

att genom bidrag av automobilskattemedel åstadkomma förbättrad vägstandard åt det omfattande nät av enskilda vägar som tjänar motortrafikens växande krav så att lokaltrafiken tillfredsställer fritidsfolkets önskan att snabbt och trafiksäkert komma ut till glesbygdsmiljö.

Stockholm den 24 januari 1969

*Ferdinand Nilsson (cp)*

*Axel Kristiansson (cp)*

*Nils Nilsson (cp)*

i Kungsängen