

Nr 482

Av herr Jansson, Paul, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator.

(Lika lydande med motion nr 815 i Andra kammaren)

Från många synpunkter är det nödvändigt att utforma en aktiv och konsekvent regionpolitik. Visserligen dominerar den stora obalansen mellan, å en sidan, de s. k. skogslänen i norra och mellersta Sverige och, å andra sidan, storstadsregionerna. Men de angelägna åtgärderna för att i första hand få till stånd en bättre utveckling i dessa skogslän får inte undanskymma de balansproblem som andra regioner har. Dessa sistnämnda områden kan sägas vara något slags »mellanregioner», där det i regel föreligger goda möjligheter till en positiv näringslivs- och befolkningsutveckling. Mycket talar för att det från samhällsekonomisk synpunkt skulle vara fördelaktigt att med aktiva och samordnade insatser främja och utnyttja dessa möjligheter. Fördelen av att på så sätt skapa bra och tilldragande alternativ till storstadsregionerna har ofta uttalats från statsmakternas sida. Man har allmänt en känsla av att den snabba utvecklingen av storstadsregionerna drar så stora kostnader för samhällets basinvesteringar att denna utveckling är samhällsekonomiskt ofördelaktig.

Väginvesteringarna är av stor betydelse i det sammanhang som nämnts. För att kunna rätt utnyttja de på många sätt goda betingelser som finns för näringslivets utveckling i »mellanregionerna» krävs goda vägförbindelser mellan de olika städerna och tätorterna inom regionerna i fråga och med de stora avsättningsområdena utanför regionerna. Med hänsyn härtill är det felaktigt att på det sätt som i allmänhet skett kraftigt minska väginvesteringarna i dessa regioner. De vägbyggnadskostnader man där haft under 1960-talet har på intet sätt varit onormalt höga utan i stället varit uttryck för ett kontinuerligt normalt vägbyggande. De kraftiga rubbningar i såväl läns- som näringslivsplaneringen en sådan nedskärning leder till försvårar allvarligt möjligheterna att få till stånd en balanserad regionalpolitik.

Det kan allvarligt övervägas att totalt sett höja anslagen till det statliga vägbyggandet. På sikt bör mer kunna satsas på dessa investeringar. Vid fördelningen i grova drag av de efter hand ökade resurserna i samhället

bör väginvesteringarna ges förhållandevis hög prioritet. Men redan på kort sikt förutsätter en aktiv och planmässig regionalpolitik att väginvesteringarna under alla förhållanden ökas i dessa »mellanregioner». Detta kan ske redan inom ramen för de vägbyggnadsanslag som Kungl. Maj:t föreslagit för nästa budgetår. Det finns nämligen starka skäl ifrågasätta den kraftiga förskjutning av de statliga vägbyggnadsanslagen från dessa regioner till storstadsregionerna som gjorts i de av vägverket nyligen fastställda flerårsplanerna för det statliga vägbyggandet och för bidragsgivningen till det kommunala vägbyggandet för åren 1970—1974.

Det är svårt att i av riksdagen gjorda uttalanden finna stöd för denna förskjutning. Lokaliseringen av väginvesteringarna är emellertid, såsom redan framhållits, av mycket stor betydelse för samhällsutvecklingen i stort. Därför bör mera väsentliga förskjutningar som kan övervägas i fråga om dessa investeringar i första hand göras med hänsyn till den regionalpolitik man vill föra. Någon sådan samordning synes inte ha ifrågakommit när nämnda flerårsplaner för det statliga vägbyggandet nyligen fastställts av vägverket. Lokaliseringen i stort av väginvesteringar är inte främst en teknisk-administrativ fråga utan en politisk angelägenhet. Därför bör statsmakterna mera konkret än som hittills skett fastställa såväl principerna som omfattningen i stort av de statliga vägbyggnadsanslagens fördelning på olika regioner i riket.

Omedelbara åtgärder bör vidtagas för att inom ramen för nuvarande statliga vägbyggnadsanslag få en ur regionalpolitisk synpunkt bättre fördelning av dessa satsningar. En verksam sådan åtgärd skulle vara att minska statsbidraget till det kommunala vägbyggandet i storstadsregionerna. Den fördelning av detta bidrag som vägverket nyligen gjort för tiden 1970—1974 — en fördelning som rimligen bör kunna påverkas av de riksdagsbeslut som avgör medelstillelningen i stort för respektive budgetår — visar en fördelning som framgår av följande tabell.

Fördelningsplan för åren 1970—1974 av statsbidrag till kommunalt vägbyggande

Område	Statsbidrag 1970—1974 Milj. kr.	Procentuell fördelning
Stockholmsområdet	657,7	41,1
Göteborgsområdet	310,8	19,4
Övriga landet	592,9	37,1
Reserv	38,3	2,4
	<hr/> 1 599,7	<hr/> 100,0

Storstadsområdena Stockholm och Göteborg avses således erhålla väsentligt mer än hälften av de cirka 1,6 miljarder kronor som beräknas utgå i statsbidrag till kommunalt vägbyggande för perioden 1970—1974.

Det finns i och för sig inte anledning ifrågasätta nödvändigheten av en omfattande utbyggnad av trafiklederna i angivna storstadsområden. Men det statliga bidraget borde minskas, i varje fall så länge de totala anslagen till vägbyggande är så förhållandevis begränsade som fallet nu är. I stället bör anslagen till byggande av riks- och länsvägar ökas i motsvarande mån.

Konsekvensen av minskade stasbidrag skulle, om ifrågavarande investeringar blir oförändrade i sin omfattning, bli att de i högre grad finge finansieras med kommunala medel. I detta sammanhang bör beaktas att den kommunala utdebiteringen i Stockholm och Göteborg är väsentligt lägre än vad den i allmänhet är i de kommuner som representerar de »mellanregioner» som enligt statsmakternas uttalande bör utvecklas till attraktiva alternativ till storstadsregionerna. Om angivna förskjutning inom ramen för de totala statliga vägbyggnadsanslagen leder till ökad kommunal utdebitering i storstadsområdena utjämnas därigenom dessa inte oväsentliga skillnader i de kommunala utdebiteringarna. En sådan utveckling skulle främja de syften statsmakterna uttalat i fråga om regionalpolitiken. I dagens läge utgör den lägre kommunalskatten en av de faktorer som drar näringsliv och boende till storstadsområdena. De mycket höga kostnader investeringar i nya trafikleder drar i dessa områden är bl. a. en följd av de höga markpriser som följer av koncentrationen och attraktionskraften i storstäderna. Det är därför rimligt att dessa områden i högre grad än vad nu sker själva får bära sina kostnader. I varje fall bör staten inte medverka till att vidmakthålla en dragningskraft hos storstadsområdena som motverkar den balanserade regionalpolitiska utveckling statsmakterna eftersträvar.

Med hänsyn till att de problem som här berörts är mycket trängande finns det anledning att så snart som möjligt få till stånd ett ökat vägbyggande när det gäller riks- och länsvägar i allmänhet. Därför bör riksdagen redan vid fastställandet av vägbyggnadsanslagen avseende nästa budgetår vidtaga den omfördelning av medlen som krävs för att ett verkningsfullt resultat skall kunna uppnås inom rimlig tid.

Vid oförändrad total ram för de statliga vägbyggnadsanslagen bör statsbidraget till det kommunala vägbyggandet för perioden 1970—1974 minskas med 200 miljoner kronor att överföras till det statliga byggandet av riks- och länsvägar. Denna förskjutning bör genom ett riksdagens beslut kan komma till utförande under åren 1971—1974, för vilken tid riksdagen ännu inte fastställt de totala ramarna för de statliga vägbyggnadskostnaderna. Nämda minskning bör uteslutande avse de tilltänkta statsbidragen för Stockholmsområdets och Göteborgsområdets vidkommande. Under i statsverkspropositionen bil. 8 anslaget B 5 Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator upptaget belopp på 331 miljoner kronor bör i anslutning härtill minskas med 50 miljoner kronor och således upptagas till 281 miljoner kronor.

Med stöd av det ovan anförda hemställas,

att riksdagen vid behandling av i statsverkspropositionens bil. 8 anslaget B 5. Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator upptaget belopp på 331 miljoner kronor i årets stat minskas med 50 miljoner kronor som överförs till det statliga byggandet av riks- och länsvägar.

Stockholm den 28 januari 1970

Paul Jansson (s)

Gillis Augustsson (s) Birger Andersson (s) Tage Johansson (s)

Nr 483

Av herr Karlsson, Helge, och herr Nilsson, Thorle, *angående trafikpolitikens utformning.*

(Lika lydande med motion nr 844 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1970

Helge Karlsson (s)

Thorle Nilsson (s)
