

Nr 298.

Av herrar **Sveningsson** och **Jonsson** i Malmgrava, om utredning av frågan om en lämplig finansiering av vägväsendets medelsbehov.

En omständighet som ger anledning till oro och bekymmer är utvecklingen beträffande vägunderhåll och vägbyggnader, för vilken råder det kända förhållandet, att det i stort sett varit stillestånd med alla förbättringsarbeten sedan slutet på 1930-talet. Ingen tveksamhet finnes om orsaken därtill. Under krigsåren med dess mycket begränsade motorfordonstrafik voro inkomsterna av automobilskattemedlen inte så stora. Det fanns under kris- och krigsåren många andra bekymmer än att tänka på allmän förbättring av vårt lands vägnät. Kanske hade dock något mer utträttats om man under krisåren räknat med att motorfordonstrafiken skulle komma i gång när kriget var slut i den mycket hastiga takt som nu har skett. Ovissheten var stor så sent som när statsverksproposition framlades 1946. Den gången anfördes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att på grund av osäkerheten när det gällde storleken av de under budgetåret 1946/47 inflytande automobilskattemedlen ansåg sig styrelsen nödsakad att betrakta nämnda budgetår som ett övergångsår och framlägga ett begränsat program för verksamheten.

I årets statsverksproposition framhåller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att biltrafiken vuxit mycket snabbt, och det syntes styrelsen icke dröja länge förrän den åter komme i nivå med 1939 års omfattning. På vissa punkter har trafiken redan nått och till och med överskridit denna nivå. Samtidigt som biltrafiken ökade hade man att räkna med ett bibehållande i stort sett av den under kriget tillkomna omfattande cykeltrafiken. Särskilt i och invid städer och samhällen, dit cykeltrafiken vore koncentrerad, komme att ur trafiksäkerhetssynpunkt uppstå synnerligen svåra förhållanden, vilkas avhjälpande krävde utbyggnad av vägarna med cykelbanor i mycket stor omfattning.

Styrelsen konstaterar vidare riktlinjerna i utvecklingen. Bredden och tyngden på motorfordon öka, trafiken och trafiksäkerheten komma därför att kräva åtgärder långt utöver vad man räknade med före kriget. Trafikanternas krav på vägarna är också i ständigt stigande. Stora delar av landets vägnät måste grundförstärkas; innan så skett uppkomme oskäligt höga underhållskostnader.

En mycket starkt markerad eftersläpning av de allmänna vägarnas förbättring har uppstått. Därför anser styrelsen det nödvändigt, att anslagen nu bringas upp till en sådan storlek, att de medgäve en viss återhämtning av den mycket eftersatta vägbyggnadsverksamheten. Man är även nu bestämt av den uppfattningen att de kalkyler, som upprättats rörande vägväsendets medelsbehov med anledning av 1945 års bensinskatteutredning, äro ytterst ohållbara. Enligt bensinskatteutredningens förslag till en normal fredsstat skulle inte ens så mycket arbete kunna utföras som skedde före kriget.

Enligt styrelsens mening är det synnerligen angeläget att en utredning snarast måtte påbörjas för att klarlägga frågan om, huru vägväsendets medelsbehov på olika områden lämpligen borde finansieras. Detta av den orsaken att det kunde beräknas draga lång tid innan eventuellt ändrade bestämmelser kunde tillämpas samt därefter ytterligare tid innan resultatet kunde komma vägtrafikanterna till godo. Det är uppenbart, säger styrelsen, att vägväsendet icke kan hålla takt med trafikutvecklingen och trafikens krav, därest vägväsendets kostnader skola hållas inom ramen för nu tillgängliga automobilskattemedel.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet framhåller också de svårigheter, i vilka vägväsendet för närvarande befinner sig, och anser i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen påkallat att en översyn sker av grunderna för finansieringen och redovisningen av vägväsendets kostnader.

Trots den synnerligen starka motivering väg- och vattenbyggnadsstyrelsen visat fram, kommer statsrådet till det resultatet, att i avbidan på de förslag, som inom kort kunna komma att framläggas av 1944 års trafikutredning rörande hithörande spörsmål, synas några omedelbara åtgärder icke böra vidtagas i denna fråga. Då man i departementschefens uttalande måste konstatera en viss tveksamhet i förhoppningarna om resultat av redan pågående utredningsarbete, anse vi en kraftigare positiv inställning här bör intagas. Om departementschefens ståndpunkt i någon mån är påverkad av den för närvarande rådande bristen på arbetskraft och situationen på arbetsmarknaden överhuvud taget, så kan inte ens denna uppfattning godtagas. Innan resultatet är färdigt kan läget på arbetsmarknaden ha genomgått betydande förändringar.

Vi anse alla de skäl, som från de ansvariga myndigheterna anförts för en vittomfattande och allsidig utredning av de stora problem, som här åsyftas, vara så vägande och brådskande, att detta utredningsarbete snarast möjligt bör utföras. Om så komme att ske skulle detta hälsas med största tillfredsställelse bland den stora allmänheten och även kanske verka lugnande på den oroliga och upprörda stämning, som för närvarande råder bland olika trafikantgrupper.

För närvarande är det ingen svårighet konstatera, att den prognos var felaktig, som upprättades 1945 av bensinskattutredningen i samband med förslag till ny förordning om automobils katt m. m. Enligt denna prognos skulle ett anslag av 200 milj. kronor per år till vägväsendet vara tillräckligt. Flera antaganden i den snabbutredning, som föregick ändring av automobils kattförordningen, ha blivit omkullkastade av den hastiga utveckling, som skett på motortrafikens område efter kriget.

I bevillningsutskottets betänkande nr 62: 1945 angående ändring av automobils kattförordningen förklarades som en angelägen sak, att så snart säkrare grunder för dessa frågors bedömande föreligga, en utredning borde äga rum i syfte att klarlägga, på vad sätt vägkostnaderna böra fördelas mellan motortrafiken och andra trafikantgrupper liksom också mellan olika slag av motorfordon inbördes. Därvid ansåg utskottet borde jämväl undersökas i vilken omfattning vägkostnaderna skäligen skola bestridas genom andra statsmedel än automobils kattmedel. Även om trafiken ännu icke tagit normal förkrigsomfattning, så har ändå motorfordonstrafiken ökat så över alla beräkningar, att tiden kan anses vara inne att förverkliga detta förslag till utredning.

Det bör för alla vara ett gemensamt intresse att på vägväsendets och kommunikationernas område hålles samma höga standard, som är målsättningen på så många andra områden. Kommunikationernas betydelse för ett framgångsrikt näringsliv och för att bereda befolkningen de bästa levnadsförhållanden är uppenbar för envar.

Eller var kan man finna ett område med en motsvarighet till eftersläpningen och stillestånd som med förbättring av de allmänna vägarna under de senaste tio åren. Man behöver bara peka på den redovisning i årets statsverksproposition som visar, att enligt av vägförvaltningarna verkställd undersökning finnes ett aktuellt behov av nya bygdevägar, vilka skulle draga en kostnad av 125 milj. kronor. Inför detta behov föreslår departementschefen, utöver de reservationer, som finnas, bara ett belopp på 3 500 000 kronor. Även om upprättade investeringsplaner skola följas bör fördelningen av kapital och arbetskraft på olika investeringsobjekt bli en annan än den nuvarande. Bättre vägförbindelser och kommunikationer ha för närvarande en mera avgörande betydelse för landsbygdens ekonomiska och kulturella utveckling än för städer och samhällen. Det är av stort värde att samhället visar, att det känner sitt ansvar även för avlägset liggande byder.

I den bekymmersamma situation utvecklingen länkats in, när det gäller grundförbättringar och nybyggnad av allmänna vägar, är det för oss så fullständigt klart att större anslag måste investeras i vägväsendets förbättring och underhåll, om all eftersläpning skall återvinnas, än vad automobils katten medger, och att således även andra statsmedel än automobil-

skattemedlen här böra komma till användning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om en utredning i syfte att klarlägga på vilket sätt vägväsendets medelsbehov på olika områden lämpligen skall finansieras bör på ett bestämt sätt stödjas av riksdagen.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna utredningen snarast kommer till utförande.

Stockholm den 23 januari 1947.

Ragnar Sveningsson.

Per Jonsson
i Malmgrava.