

Nr 129.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa anslag till vägväsendet för budgetåret 1954/55; given Stockholms slott den 26 februari 1954.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande statsrådet hemställt.

GUSTAF ADOLF.

Hj. R. Nilson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Till den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten, till vägunderhållet samt till bidrag till kommunal och enskild väghållning m. m. föreslås i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita anslag för budgetåret 1954/55 om tillhoppa i runt tal 684,8 milj. kr.

Vidare föreslås ändrade regler för avräkning mot automobilskattemedlen beträffande vissa anslag under väg- och vattenbyggnadsverket.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 februari 1954.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, ZETTERBERG, STRÄNG, ERICSSON, LINGMAN, NORUP, HEDLUND, PERSSON, HJALMAR NILSON, LINDELL, NORDENSTAM.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler statsrådet Hjalmar Nilson fråga om vissa anslag till vägväsendet för budgetåret 1954/55 samt anför.

INLEDNING.

Anslagen till den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten, till vägunderhållet, till bidrag till kommunal och enskild väghållning samt till avsättning till statens automobilskattemedelsfond uppfördes i årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, punkterna 10 och 14, med allenast preliminärt beräknade belopp om tillhoppa 625 200 200 kr. Anledningen till att dessa anslag bröts ut ur statsverkspropositionen var, att den totala utgiftsramen för de mot automobilskattemedlen avräknade anslagen ansågs böra definitivt fastställas först i samband med ställningstagandena till de förslag, som framlagts av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken. Chefen för finansdepartementet kommer senare i dag att föreslå de ändringar i gällande bestämmelser om automobilbeskattningen, som utredningens förslag givit anledning till. För egen del anhåller jag att nu få anmäla de anslagsfrågor, som berör vägväsendet.

ALLMÄN ÖVERSIKT.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.

I skrivelse den 31 augusti 1953 har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framlagt förslag till anslagsäskanden för nästa budgetår i vad avser vägväsendet. För de ändamål, som tillgodoses med de ur statsverkspropositionen utbrutna anslagen, har styrelsen begärt tillhoppa 684 800 000 kr. Styrelsen har vidare i särskild skrivelse nämnda dag redogjort för en av styrelsen företagen utredning rörande behovet av åtgärder på vägväsendets område i anslutning till den nya kommunindelningen.

I anslagsframställningen erinrar styrelsen inledningsvis om sin i petita för budgetåret 1952/53 lämnade redogörelse för trafikutvecklingen och förändringarna i fordonsparken i allmänhet, samt hurusom styrelsen — i anslutning till det år 1949 redovisade förslaget till en normalbudget för vägväsendet — framlagt ett sedermera reviderat program för statliga väginvesteringar avseende åren 1952/1956 (se 1953 års statsverksprop., bil. 8, s. 24). Detta program upptager en investeringsvolym under år 1955 av 320 milj. kr och under år 1956 av 355 milj. kr. De i nämnda petita anförda skälen för en upprustning och förnyelse av vägnätet gäller allttjämt och har genom senare utredningar understrukits. För ett genomförande av ett investeringsprogram av minst den av styrelsen angivna omfattningen borde — bl. a. med hänsyn till den fortgående ökade mekaniseringen av vägbyggandet — tillgången på arbetskraft icke komma att lägga hinder i vägen. Ej heller i fråga om materialförsörjning torde hinder föreligga.

I denna sin allmänna presentation av vägbehoven säger sig styrelsen i regel icke ha åberopat kommunikationsbehoven för begränsade områden eller för speciella ändamål. Emellertid har på olika sätt framkommit sådana kommunikationsfrågor, vilkas lösande kräver en vägbyggnadsverksamhet av den storleksordningen, att kostnaderna väsentligen kommer att inverka på anslagsbehovet i stort. Härom anför styrelsen i huvudsak följande.

Vid överväganden och utredningar i kommunikationsfrågor uppkommer ofta frågan om stambillinjetrafik såsom substitut för järnväg. Sålunda föreslog norrlandskommittén insättande av stambillinjer, vilka skulle kräva vägarbeten för en kostnad av 100 milj. kr i 1946 års prisläge. Liknande spörsmål uppkommer, då fråga väcks om nedläggande av eller inskränkning i driften å järnvägslinjer. Så har exempelvis varit fallet beträffande järnvägslinjerna Köping—Uttersberg—Riddarhyttan, Ängelholm—Klippan och Svanskog—Årjäng.

Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen redovisade år 1952 vissa vägbehov inom en tioårsperiod för en sammanlagd kostnad av cirka 70 milj. kr enligt 1953 års kostnadsnivå. I en år 1949 framlagd utredning föreslogs en utbyggnad av vägnätet i norra Värmland. Enbart tillgodoseende av de därvid föreslagna mest angelägna vägbehoven kan vid nuvarande prisläge uppskattas erfordra en investering av storleksordningen 25 å 30 milj. kr.

Behovet av vägbyggnader av vikt för rikets försvar eller försörjning i krigstid har i skilda sammanhang starkt understrukits och bestyrkts genom preliminära undersökningar, som visat betydande investeringsbehov på detta område.

Inom rikets skärgårdar föreligger ett framträdande behov av utbyggnad av kommunikationsnätet. Enligt en i samband med 1945 års skärgårdsutredning verkställd inventering av de mest angelägna behoven redovisades sådana till en sammanlagd kostnad av i runt tal 80 milj. kr. En sedermera av 1949 års skärgårdstrafikkommision föreslagen plan för ordnandet av skärgårdstrafiken i Stockholmsonrådet förutsätter utförande under en

sexårsperiod av väg- och brobyggnader m. m. för en kostnad i 1951 års prisnivå av cirka 12 milj. kr.

Kraven på snabbare förbättringar av bl. a. infarter till städer och samhällen kommer säkerligen att accentueras allt eftersom trafiklösningarna blir klarlagda genom trafik- och planutredningar av olika slag. Stor-Stockholms trafikutredning, som undersökt kostnaderna för upprustning av huvudtrafiklederna inom Stockholm samt i dess närhet belägna samhällen, som är väghållare, ansåg det icke osannolikt, att en fördubbling av den nuvarande trafikbelastningen på infartslederna till Stockholm kunde komma att inträda under 1950-talet. De åtgärder, som utredningen redovisat, beräknades kosta i runt tal 280 milj. kr. Från Stockholms stad har till styrelsen överlämnats en tablå över uppskattade kostnader för planerade nyanläggnings- och förbättringsarbeten på statsbidragsberättigade gator, vägar och broar inom Stockholm. Tablåen utvisar en kostnadssumma av totalt 255 milj. kr, varav 120 milj. kr beräknats komma på åren 1954—1959. En inom Göteborgs stad gjord liknande inventering angiver behövliga arbeten på stadens viktigare trafikleder till en kostnad av 128 milj. kr.

Vidare har styrelsen själv på uppdrag av Kungl. Maj:t verkställt utredning rörande behovet av åtgärder på vägväsendets område i anslutning till den nya kommunindelningen. Härvid redovisas ett behov av nya eller förbättrade vägförbindelser, föranlett eller accentuerat av tillkomsten av nya kommuncentra m. m., av cirka 1 135 km [180 företag] till en kostnad av ungefär 107 milj. kr enligt 1949/50 års kostnadsnivå. Ungefär tiondelen därav har planerats att tillgodoses under flerårsplansperioden 1952—1956, medan övriga delen eller företaget för en beräknad kostnad i nuvarande prisläge av cirka 130—140 milj. kr tillsvidare måst ställas på framtiden. Avvägningen av det av styrelsen sålunda redovisade vägbyggnadsbehovet i anledning av den ändrade kommunindelningen i förhållande till andra angelägna vägbyggnadsbehov bör enligt styrelsen äga rum vid flerårsplanernas upprättande. Här ifrågavarande nya behov bör tillgodoses genom ordinarie vägbyggnadsanslag.

Styrelsen har vid planläggningen av den statliga väg- och brobyggnadsverksamheten utgått ifrån att det tidigare omnämnda investeringsprogrammet om möjligt skall fullföljas som ett minimiprogram, vilket också kommit att ske under de två senaste åren. Under år 1952 möjliggjorde arbetskrafttillgången sålunda en större investeringsvolym enligt efterföljande sammanställning. Styrelsen beräknar, att jämväl 1953 års väginvesteringar skall bli större än den i programmet angivna investeringsvolymen, om arbeten i sysselsättningsyfte medräknas.

Kalenderår	Ordinarie investeringsram Milj. kr	Utökad investeringsram Milj. kr	Vissa vägbyggnadsarbeten Milj. kr	Summa Milj. kr.	Investeringsprogram Milj. kr
1952	246,1	—	5,6	251,7	220
1953	250,0	35,0	40,0	325,0	250

Då omslutningen för år 1953 alltså beräknas uppgå till cirka 325 milj. kr, synes förutsättningar föreligga för att under år 1954 genomföra minst det av styrelsen förutsatta programmet om 290 milj. kr, såvida icke betydande omsvängning i arbetsmarknadsläget skulle inträffa. För år 1955 har styrelsen i investeringsprogrammet räknat med en minimiomslutning av 320 milj. kr. Oaktat den kraftiga trafikutvecklingen och behoven i övrigt skulle kräva en än större investeringsvolym, anser sig styrelsen med hänsyn bl. a. till planeringsläget böra begränsa sitt äskande till nämnda belopp. Härtill kommer anslagsbehovet till Byggnad av bro vid Bergnäset, vilket styrelsen beräknat till 2,1 milj. kr. Den erforderliga medelsanvisningen på riksstaten för budgetåret 1954/55 för den ordinarie statliga väg- och brobyggnadsverksamheten har alltså beräknats till sammanlagt 322,1 milj. kr. Hela detta belopp förutsättes skola avräknas mot bilskatte-medlen.

För det statliga vägunderhållet begär styrelsen en ökning med 10 milj. kr till 230 milj. kr. Den nuvarande omfattningen av trafiken skulle kunnat motivera en större ökning av anslagstilldelningen. Styrelsen har emellertid vid avvägningen av de skilda behoven för vägunderhåll och vägbyggnad ansett det — sett på längre sikt — nödvändigt att så långt möjligt vara återhållsam beträffande underhållsanslaget för att därigenom möjliggöra en snabbare upprustning och förnyelse av vägnätet.

Vad angår den kommunala väghållningen räknar styrelsen med oförändrat belopp [31,2 milj. kr] för bidrag till underhållet. I fråga om de kostnader, som avser bidrag till byggande av vägar och gator, visade 1949 års normalbudgetberäkning ett årligt statsbidragsbehov av 80 milj. kr (1948 års prisnivå). Styrelsen fann redan då detta höga belopp behövt med hänsyn till städernas och samhällenas faktiska behov. På grund av de svårbedömbara faktorer, varpå utredningen grundade sig, särskilt i vad avsåg den fortskridande utvecklingen av industri och bebyggelse ävensom därav föranledda ökade anspråk på trafikleder, ansåg styrelsen emellertid försiktigheten bjuda att för det dåvarande begränsa det belopp av statsmedel, som avsågs svara mot normalkostnaden, till 50 milj. kr. Senare erfarenheter har visat, att det framräknade behovet bör upptagas såsom en minimiomslutning. Omräknat till nuvarande prisnivå motsvarar detta 140 milj. kr. Styrelsen anser det icke möjligt att på en gång nå denna omslutning utan föreslår liksom beträffande de statliga väginvesteringarna, att ökningen sker successivt. Det framstår emellertid såsom ofrånkomligt att i en första etapp företa en kraftig höjning av anslaget. Styrelsen äskar därför ett i förhållande till innevarande budgetår med 30 milj. kr höjt anslag eller 80 milj. kr.

Vad slutligen beträffar den enskilda väghållningen har man ifråga om vägunderhållet att räkna med en fortgående utvidgning av det statsbidragsberättigade vägnätet, medförande ökat anslagsbehov för bidragsverk-

samheten. Styrelsen äskar med hänsyn härtill ett anslag av 10,5 milj. kr, d. v. s. 1,1 milj. kr. mer än innevarande budgetårs anslag. Jämväl i fråga om bidrag till byggande av enskilda vägar bör en stegrad verksamhet komma till stånd. Styrelsen anser sålunda, att anslaget jämfört med innevarande budgetår bör höjas med 1 milj. kr eller till 11 milj. kr.

Yttrande.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att, om en förbättring i sysselsättningsläget skulle inträda, detta för nybyggnadsanslagens del torde medföra ett minskat behov att anordna arbeten — såsom under år 1953 skett — med anlitande av anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten. För en mera normal nybyggnadsverksamhet torde därför som jämförelsetal bäst lämpa sig den verksamhet, som under år 1953 bedrivits med anlitande av de specificerade väganlagen. Arbetsmarknadsstyrelsen finner en reduktion av den ordinarie vägbyggnadsverksamheten under en nivå av 285 milj. kr ej vara tillräddig ur sysselsättningsynpunkt under år 1954, bortsett möjligen för sommarsäsongen. För år 1955 är en motsvarande bedömning givetvis vanskligen. Styrelsen förordar dock, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskande beträffande de statliga väginvesteringarna lägges till grund för proposition, och att en ev. reduktion av anslagsramen liksom hittills får ankomma på beslut av Kungl. Maj:t. Arbetsmarknadsstyrelsen finner det vidare — under erinran om att 1953 års riksdag lämnat Kungl. Maj:t bemyndigande att besluta om ianspråktagande under budgetåret 1953/54 av vägbyggnadsmedel, som avsetts för andra halvåret 1954 — angeläget, att även fortsättningsvis dylik rätt står till förfogande.

Föredraganden.

Under det senaste världskriget och åren närmast därefter var verksamheten på vägväsendets område i vårt land av kända skäl starkt reducerad. Redan dessförinnan kan dock en eftersläpning i väginvesteringarna sägas ha förelegat. Först på senare år har en återhämtning av nämnvärd omfattning kunnat påbörjas. Till belysning av eftersläpningens storleksordning kan nämnas, att den av 1950 års långtidsutredning uppskattades för tiden 1938—1950 till cirka 750 milj. kr i 1946 års prisläge, motsvarande inemot 1 100 milj. kr enligt prisläget år 1953. Härvid antogs, att investeringsutgifterna för vägarna borde ha följt samma utvecklingslinje som landets civila investeringar i allmänhet. Utredningen underströk, att vid ett sådant antagande hänsyn ej toges till att utvecklingstakten inom vägtrafiken varit starkare än inom många andra områden.

År 1949 framlade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förslag till en normalbudget för vägväsendet. Denna utgjorde ett försök att beräkna de genomsnittliga årliga statsutgifterna för vägväsendet för en 20-årsperiod

under antagande av en successiv upprustning och utbyggnad av vägnätet under periodens lopp till en viss förutsatt standard. De årliga utgifterna enligt denna budget uppskattades till 525 milj. kr efter 1948 års prisnivå. Motsvarande belopp enligt 1953 års prisläge torde kunna beräknas till cirka 765 milj. kr. I fråga om de statliga väginvesteringarna, vilka ingick i normalbudgeten med omkring 365 milj. kr (1953 års prisnivå), utgjorde målsättningen vid beräkningarna bl. a., att vägnätet överlag och även under tjällossningen skulle tåla ett axeltryck av 6 ton.

1950 års långtidsutredning gjorde i sitt betänkande vissa uttalanden om väg- och vattenbyggnadsstyrelsens premisser och målsättning för denna normalbudget. Enligt utredningens egna beräkningar rörande motorfordonsbeståndet och trafikutvecklingen skulle den tredubbling av trafikvolymen, på vilken normalbudgeten angavs vara baserad, komma att inträffa långt före utgången av 20-årsperioden. Med hänsyn härtill kunde planen sålunda anses angiva enbart ett minimibehov. Även planens förutsättning i fråga om axeltryckens utveckling var enligt utredningens mening konservativ.

Den nämnda normalbudgetberäkningen ger med hänsyn till utvecklingen av vägtrafiken och till den säkrare erfarenhet beträffande vissa däri ingående kostnadsposter, som vunnits efter det beräkningen ursprungligen gjordes, knappast någon tillräckligt aktuell grund för en mera preciserad prognos rörande medelsbehoven för vägväsendet. Även om den i olika avseenden nu får anses underskatta behoven, kan beräkningen dock ge en viss uppfattning om storleksordningen av desamma på längre sikt. Vissa omständigheter av betydelse för bedömningen får därvid beaktas. Den tredubbling av trafikvolymen i förhållande till 1936 års volym, som man enligt det föregående synes ha räknat med skola uppkomma under 20-årsperioden, var sålunda uppnådd redan under år 1953. Även antalet registrerade motorfordon var under år 1953 mer än tre gånger så stort som år 1936. Utvecklingen har också i fråga om lastbilar och bussar gått mot ett relativt sett allt större antal tyngre fordon. Till belysning härav kan nämnas, att medan antalet lastbilar med ett hjultryck av 3 ton och däröver och således med ett axeltryck över 6 ton år 1939 utgjorde 2 % av lastbilsparken, hade motsvarande tal år 1948 stigit till 8 % och år 1952 till 13 %. Såsom väl delvis sammanhänger med denna utveckling mot tyngre trafik har det efterhand också framgått, att vissa kostnadsantaganden, som låg till grund för normalbudgetens kalkyler, varit tilltagna i underkant. Det gäller t. ex. kostnaderna för i samband med beläggningsföretagen erforderliga förbättrings- och förstärkningsarbeten, beträffande vilka de faktiska kostnaderna ofta visat sig väsentligt överstiga de tidigare kalkylerade kostnaderna, och detsamma torde för övrigt gälla kostnaderna för förstärkning och förbättring av vägbanorna överhuvud. Eftersom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen räknat med att av landets 90 000 km all-

männa vägar inte mindre än 70 000 km efter hand behöver förstärkas, inses lätt, att även relativt små förskjutningar i premisserna för kostnads-kalkylerna kan leda till mycket avsevärda förändringar av totalkostnaderna för ifrågavarande arbeten.

Under tiden efter normalbudgetens upprättande har slutligen tillkommit ytterligare en del omständigheter som medfört, att vissa förut obeaktade eller otillräckligt beaktade behov framträtt med ökad aktualitet, och som därmed påverkat utgiftsbehovet. Jag har tidigare redovisat vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört i sina petita rörande kommunikationsbehoven för vissa begränsade områden och speciella ändamål, t. ex. kraven på bättre förbindelser inom skärgårdarna och de behov som aktualiserats genom kommunindelingsreformen. Jag vill härvid även särskilt erinra om de stora behov av förbättringar av genomfartslederna i en rad städer, som gjort sig gällande under de senaste åren. Den snabba expansionen av trafiken och av fordonsantalet har medfört, att tidigare som tillräckliga betraktade krav på utrymme och standard i fråga om dessa leder blivit eller håller på att bli föråldrade. Jag vill även fästa uppmärksamheten på den alltmer ökade betydelse som tillmätas aktiva åtgärder från samhällets sida i syfte att förbättra trafiksäkerheten; i detta hänseende hör en förbättring av vägstandarden — t. ex. genom anordnande i större utsträckning av planskilda väg- och järnvägs korsningar — vara av icke obetydligt värde. Därest normalbudgeten nu skulle underkastas en revision med utgångspunkt från här berörda förhållanden, är det följaktligen säkert, att de tidigare beräknade kostnadsbeloppen skulle komma att mycket avsevärt överskridas.

Trots att alltså normalbudgetens uppskattning av utgiftsbehovet numera klart får anses vara för låg, uppnår de mot automobilskattemedel avräknade vägutgifterna ännu icke på långt när nämnda beräknings totalsumma. Sålunda omsluter hela specialbudgeten för budgetåret 1953/54 639,7 milj. kr, medan normalbudgetens siffror omräknade till nuvarande kostnadsnivå redovisar ett utgiftsbehov av cirka 765 milj. kr. Icke ens vid helt bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1954/55 uppnås sistnämnda belopp.

I ett nyligen avgivet betänkande av 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken har en femårsplan för de mot automobilskattemedlen avräknade utgifterna presenterats. Vad gäller utgifterna för den egentliga väghållningen bygger beräkningarna på uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De i betänkandet beräknade utgifterna av ifrågavarande slag för kalenderåret 1955 överensstämmer i stort sett med de i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita för budgetåret 1954/55 begärda anslagen.

Trots den osäkerhet, som självfallet måste vidlåda alla beräkningar om vägväsendets medelsbehov på längre sikt, står det sålunda klart för mig,

att en väsentlig höjning av specialbudgetens totala utgiftssiffra är i hög grad påkallad. Det vägbyggnadsprogram, på vilket väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden tar sikte, bygger i vad gäller de statliga väginvesteringarna på de uppgjorda flerårsplanerna för verksamheten. De byggnadsprojekt, vilka dessa planer omfattar, måste alla betraktas som för de därav berörda bygderna önskvärda och angelägna. Såvitt nu kan bedömas torde icke heller tillgången på arbetskraft och materiel behöva lägga hinder i vägen för en utvidgning av verksamheten. Med hänsyn härtill och till de ökade anspråk på medel, som gör sig gällande även för vägunderhållets samt de stadskommunala och enskilda vägarnas del, anser jag mig böra biträda styrelsens framlagda förslag till medelsanvisning för budgetåret 1954/55. Jag föreslår sålunda, att de nu ifrågakvarande anslagen, som för innevarande budgetår är uppförda med tillhoppa 605,6 milj. kr, uppräknas till totalt 684,8 milj. kr.

Jag övergår nu till en redogörelse för de olika ändamålen och behandlar då först anslagen i följande fyra grupper, nämligen 1) anslag till statliga väginvesteringar, 2) anslag till det statliga vägunderhållet, 3) anslag för bidrag till den kommunala väghållningen och 4) anslag för bidrag till den enskilda väghållningen.

Till statliga väginvesteringar fanns vid ingången av budgetåret 1952/53 under de ordinarie väg- och brobyggnadsanslagen, inberäknat behållningar och anslag på tilläggsstat, medel om tillhoppa 383,4 milj. kr tillgängliga. I enlighet med den genomförda ordningen med medelsanvisning avseende kalenderår var dessa medel avsedda att täcka medelsbehoven fram till den 1 januari 1954. De ordinarie utgifterna, i vad de hänförde sig till nämnda anslag, uppgick under budgetåret 1952/53 till sammanlagt 260,3 milj. kr. De för medelsförbrukningen under andra halvåret 1953 tillgängliga behållningarna på ifrågakvarande anslag utgjorde alltså vid utgången av budgetåret (383,4 — 260,3) 123,1 milj. kr. — Utöver de nämnda investeringarna utfördes under budgetåret 1952/53 vägarbeten för en kostnad av 33,1 milj. kr med anlåtande av anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten.

De vid ingången av budgetåret 1953/54 för den ordinarie verksamheten disponibla medlen utgjordes av nämnda för andra halvåret 1953 avsedda belopp om 123,1 milj. kr samt de på riksstaten för budgetåret anvisade anslagen om 285 milj. kr. Dessutom har Kungl. Maj:t i proposition nr 2 till årets riksdag föreslagit, att ett anslag av 35 milj. kr skall anvisas på tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1953/54 för att täcka den medelsbrist, som uppstått genom en med stöd av riksdagens bemyndigande företagen utvidgning av väg- och brobyggnadsverksamheten under år 1953. Vid bifall härtill skulle de under budgetåret 1953/54 tillgängliga medlen uppgå till (123,1 + 285 + 35) 443,1 milj. kr. Denna summa är avsedd att täcka medelsförbrukningen för den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten fram till den 1 januari 1955 utom beträffande andra halvåret

1954 för anslagen till Byggnade och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar samt till Byggnade av bro vid Bergnäset, vilka anslag är beräknade för enbart budgetåret 1953/54. Vad gäller det förstnämnda av dessa anslag har emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förutsatt, att för sagda halvår erforderligt belopp får tagas i anspråk från de medel, som äskas för de egentliga väganslagen för kalenderåret 1955, varför jag i det fortsatta resonemanget kan bortse härifrån.

Medelsförbrukningen för andra halvåret 1953 uppgick till 163,8 milj. kr under de ordinarie anslagen. För förbrukning under kalenderåret 1954 skulle alltså finnas tillgängligt ett belopp av (443,1 — 163,8) 279,3 milj. kr jämte ett belopp om 1,9 milj. kr, som av det för budgetåret 1954/55 begärda anslaget till Byggnade av bro vid Bergnäset belöper på andra halvåret 1954, d. v. s. tillhopa 281,2 milj. kr. Vid anslagsberäkningen för innevarande budgetår förutsattes, att den ordinarie väg- och brobyggnadsverksamheten under år 1954 skulle kunna givas en omslutning av omkring 265 milj. kr, men att Kungl. Maj:t, om utvecklingen på arbetsmarknaden så påkallade, skulle ha befogenhet att genomföra såväl en begränsning som en utvidgning av denna ram för väginvesteringarna. Utan att föregripa de ställningstaganden i denna fråga, vilka den fortsatta utvecklingen kan motivera, finner jag — bl. a. med hänsyn till vad arbetsmarknadsstyrelsen anfört om att en reduktion av den ordinarie vägbyggnadsverksamheten till en lägre nivå än 285 milj. kr under år 1954 icke är tillräddig ur sysselsättnings synpunkt — det realistiskt att utgå från att den marginal om (281,2 — 265) 16,2 milj. kr, som finnes vid ingången av kalenderåret 1954, kommer att tagas i anspråk under sagda kalenderår, varför den ej bör få påverka anslagsberäkningen för nästa budgetår.

Den nu aktuella anslagsberäkningen för de statliga väg- och broinvesteringarna avser närmast kalenderåret 1955. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för detta år begärt 320 milj. kr, vartill kommer 2,1 milj. kr under anslaget till Byggnade av bro vid Bergnäset, för vilket budgetårsberäkningen skall bibehållas.

Jag delar arbetsmarknadsstyrelsens åsikt, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag bör läggas till grund för Kungl. Maj:ts anslagsäskanden hos riksdagen, och föreslår därför, att anslagen till de statliga väginvesteringarna på riksstaten för nästa budgetår uppföres med sammanlagt 322,1 milj. kr.

Jag förutsätter, att — i likhet med vad som gäller för innevarande budgetår — en begränsning av medelsförbrukningen till en nivå, som ligger under anslagsramen, skall få genomföras för den händelse förändringar i konjunktur- och arbetsmarknadsläget skulle nödvändiggöra en minskning av väginvesteringarna. Det bör emellertid också få ingå i Kungl. Maj:ts befogenheter att, om arbetsmarknadsläget så påkallar, under budgetåret 1954/55 — på liknande sätt som medgivits för budgetåret 1953/54 — be-

myndiga vägförvaltningarna att utvidga byggnadsverksamheten genom att under budgetåret i förväg taga i anspråk erforderliga belopp av de medel på de kalenderårsberäknade anslagen, som är avsedda för den ordinarie verksamheten under andra halvåret 1955.

I detta sammanhang vill jag slutligen upptaga några särskilda frågor, vilka torde vara av den karaktär, att de bör anmälas för riksdagen.

Genom beslut den 8 april 1949 förordnade Kungl. Maj:t — efter anmälan i 1949 års statsverksproposition — att kostnader för resor till utlandet, som av väg- och vattenbyggnadsverkets personal företogs i samband med förhandlingar om inköp av maskiner och förrådseffekter, samt vid kontroll av pågående fabrikation eller leveranser av sådan materiel, skulle bestridas av medel under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond. Då utländska leveranser av materiel för den direkta byggnadsverksamheten, t. ex. stålkonstruktioner för broar, jämväl förekommer, synes denna föreskrift böra kompletteras med motsvarande bestämmelser, att kostnader för utlandsresor, företagna för kontroll av entreprenadarbete, som utföres i utlandet för verkets räkning, skall bestridas av medel, vilka står till förfogande för entreprenadarbetet i fråga, och alltså belasta vederbörande sakanslag.

I anledning av en framställning om utredning av frågan, huruvida ärenden rörande byggande av broar inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen handlägges med tillräcklig sakkunskap, har Kungl. Maj:t tillkallat fyra sakkunniga att avgiva utlåtande i ärendet. Jag förutsätter, att de med denna utredning förenade kostnaderna — såsom varande en med anslagsmedlens ändamålsenliga användning sammanhängande utgift — får bestridas av medel, som är avsedda för de statliga brobyggnadsföretagen. Ifrågavarande utgifter torde fr. o. m. nästa budgetår böra påföras det föreslagna nya anslaget till Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar.

Under den senaste tiden har frågan om en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark över Öresund aktualiserats, och vid nyligen genomförda dansk—svenska överläggningar har överenskommelse träffats om en gemensam fortsatt undersökning av frågan. Innan slutlig ställning tages till denna fråga synes ett rätt omfattande tekniskt och ekonomiskt utredningsarbete vara erforderligt. De härav föranledda kostnaderna, som närmast torde vara att betrakta såsom utgifter för planering och projektering, torde böra bestridas av medel för broinvesteringar och i fortsättningen lämpligen belasta det föreslagna nya anslaget till Byggande av riksvägar.

Jag övergår här efter till de övriga anslagsgrupperna.

För det statliga vägunderhållet har jag ansett mig böra i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förorda en medelsanvisning av 230 milj. kr, vilket innebär en uppräknings i förhållande till innevarande budgetår med 10 milj. kr.

I fråga om bidragsanslagen till kommunal väghållning tillstyrker jag i överensstämmelse med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag en

medelstildelning av sammanlagt 111,2 milj. kr, vilket i förhållande till motsvarande anslag för innevarande budgetår innebär en höjning med sammanlagt 30 milj. kr. Ökningen faller helt på anslaget till Bidrag till byggande av vägar och gator.

Vad slutligen beträffar bidragsanslagen till enskild väghållning, förordar jag — likaledes i enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit — en höjning av medelsanvisningen med 2,1 milj. kr, så att dessa anslag för nästa budgetår kommer att upptagas med tillhoppa 21,5 milj. kr.

Enligt den sålunda redovisade beräkningen av väganlagen skulle dessa för budgetåret 1954/55 uppgå till sammanlagt (322,1 + 230 + 111,2 + 21,5) 684,8 milj. kr, vilket innebär en ökning i förhållande till motsvarande på riksstaten för innevarande budgetår uppförda anslagsbelopp med omkring 79,2 milj. kr.

Chefen för finansdepartementet kommer att senare denna dag i samband med förslag om ändrad beskattning av motorfordonstrafiken m. m. förorda, att nu gällande principer för vägutgifternas avräkning mot automobilskattemedlen skall oförändrade gälla i fortsättningen, dock med vissa smärre ändringar. Sålunda föreslås, att såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avlönings- och omkostnadsanslag, vilka nu i princip avräknas till hälften, som vägförvaltningarnas avlönings- och omkostnadsanslag, vilka f. n. helt avräknas, fr. o. m. budgetåret 1954/55 skall — i nära anslutning till den faktiska fördelningen av verkets kostnader på väg- och vägtrafikväsendet å ena och övriga verksamhetsområden å andra sidan — till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen. Vidare föreslås, att anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde, som nu icke till någon del avräknas mot automobilskattemedlen, fr. o. m. nästa budgetår helt skall täckas av nämnda medel. Dessa ändringar i förhållande till de till grund för beräkningarna i årets statsverksproposition liggande avräkningsprinciperna medför, att det belopp om 32,7 milj. kr, som av de till administration och diverse ändamål hänförliga anlagen under sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen angivits skola avräknas mot automobilskattemedlen, kommer att öka till 33,9 milj. kr. Då det förut omnämnda beloppet för den egentliga väghållningen, 684,8 milj. kr helt skall bestridas av automobilskattemedel, skulle alltså under sjätte huvudtiteln för nästa budgetår belopp om tillhoppa 718,7 milj. kr avräknas mot automobilskattemedlen.

Jag hemställer

dels att Kungl. Maj:t ville — med ändring av vad därutinnan föreslagits i årets statsverksproposition — föreslå riksdagen, att

a) de i riksstatsförslaget för budgetåret 1954/55 uppförda anlagen till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen: Avlöningar

och Omkostnader samt Vägförvaltningarna: Avlöningar och Omkostnader skall till nio tiondelar avräknas mot automobilskattemedlen;

b) det i samma riksstatsförslag upptagna anslaget till Reglering av vissa skador inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens ämbetsområde skall avräknas mot automobilskattemedlen;

dels ock att Kungl. Maj:t måtte bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad jag här i övrigt anfört.

ANSLAGSBERÄKNINGAR.

Väghållningen på landet samt i städer och stadslänkande samhällen, där kronan är väghållare.

[1]. Vägunderhållet.

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
	Milj. kr	Milj. kr	Milj. kr
1951/52	160,0		
tilläggsstat	21,6	181,6	2,5
1952/53	188,0		
tilläggsstat	27,0	215,0	1,4
1953/54 (statsliggaren s. 363)	220,0		
1954/55 (förslag)	230,0		

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ^{31/8} 1953) hemställer, att anslaget för nästa budgetår höjes med 10 000 000 kr till 230 000 000 kr.

Motiv.

För innevarande budgetår disponeras, inklusive befintlig reservation, 221,4 milj. kr för vägunderhållet.

För budgetåret 1954/55 räknar styrelsen till en början med att anslaget — jämfört med det för löpande budgetår beviljade beloppet, 220 milj. kr — bör på grund av mer eller mindre automatiska kostnadsändringar uppräknas i enlighet med följande.

	Milj. kr
Lönestegringar enligt 1953 års kollektivavtal.....	1,4
Kostnadsstegringar för maskinparken	5,0
» för färjleder, varav 5 st. nya	0,7
» på grund av ökad längd allmänna vägar med ca 25 mil	0,5
	<hr/> 7,6

Häriifrån avgår kostnadsminskning till följd av sänkta

materialpriser	1,2	
till följd av ökad längd belagda vägar.....	2,2	3,4
		<hr/>
	Ökade kostnader	4,2
	Avrundat till	4

Den s. k. katastrofreserven föreslår styrelsen skola i likhet med innevarande budgetår upptagas med 5 milj. kr.

Utöver den ytterligare effektivisering av vägunderhållet, som den fortgående rationaliseringen beräknas medföra, är en viss ytterligare ökning av vägunderhållsarbetet enligt styrelsens uppfattning nödvändig på grund av den starka stegringen av trafiken. Styrelsen hoppas kunna begränsa det erforderliga beloppet för att åstadkomma denna ökning av vägunderhållet till 6 milj. kr, varav cirka 3 milj. kr för ökad sandning. En förutsättning härför anges vara, att medel för maskinanskaffning beviljas i den omfattning styrelsen i annat sammanhang äskat.

I enlighet härmed skulle för vägunderhållet för budgetåret 1954/55 sammanlagt erfordras ett belopp av $(220 + 4 + 6)$ 230 milj. kr, med följande fördelning på olika arbeten.

A r b e t e	Milj. kr
Grusning m. m.	23
Dammbindning	30
Hyvling	17
Väggropp	13
Trummor, diken, slänter, räcken, parkeringsplatser längs huvudvägar m. m.	25
Broar, bryggor, färjor	13
Belagd vägbana	15
Vinterväghållning	36
Materialtillverkning	32
Speciella förmåner till arbetare, vissa administrationskostnader m. m.	21
Katastrofreserv, främst försvårad vinterväghållning	5
	<hr/>
	230

I anslaget har inräknats samtliga kostnader för ett fortsatt bedrivande i nuvarande form av kontinuerliga trafikräkningar.

Beräkningarna är grundade på 1953 års löne- och prisnivå. Styrelsen har liksom i föregående petita förutsatt oförändrad prisnivå även beträffande sådana importvaror, som är av stor betydelse för vägunderhållets kostnad, såsom motorbränsle, oljor, klorkalcium.

Styrelsen har slutligen utgått ifrån att tillräckliga medel anvisas till

de statliga väginvesteringarna, så att kostnader för förstärknings- och förbättringsarbeten icke kommer att belasta vägunderhållsanslaget.

Föredraganden.

Mot den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagna uppräknningen med 10 milj. kr, varav 4 milj. kr kan anses hänföra sig till kostnadsstegringar och 6 milj. kr till den ökade trafiken, har jag intet att erinra.

Jag hemställer alltså, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till *Vägunderhållet* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 230 000 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

[2]. **Byggande av riksvägar. Nyanläggning av länsvägar. Nyanläggning av ödebygdsvägar. Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar.**

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ^{31/8} 1953), som föreslagit, att anslagsanvisningen för de ordinarie statliga väginvesteringarna skall ske under i stort sett endast ett anslag, benämnt Vägbyggnad, hemställer, att sågda anslag för budgetåret 1954/55 uppföres med 320 milj. kr.

Motiv.

Det nya anslaget skulle disponeras för följande ändamål, nämligen byggande av riksvägar, byggande av länsvägar samt byggande av speciella storbroar. Under kalenderåren 1951 och 1952 fördelades enligt av styrelsen företedd statistik investeringsverksamheten å väg-, bro- och beläggningsarbeten med omkring $\frac{1}{3}$ på rikshuvudvägar och med $\frac{2}{3}$ på övriga vägar. En preliminär utredning angående kostnaderna för utbyggnad av nuvarande rikshuvudvägar till en standard motsvarande trafikens krav visar på cirka 1,3 miljarder kr. Då detta stora behov, sett mot bakgrunden av den fortgående kraftiga utvecklingen av vägtrafiken speciellt på dessa stamleder, ur såväl rikssynpunkt som lokal trafiksynpunkt måste tillgodoses inom så kort tidrymd som möjligt, anser styrelsen det ofrånkomligt, att takten för upprustningen av rikshuvudvägnätet icke minskas. Med hänsyn härtill bör i huvudsak den proportion beträffande investeringsverksamheten mellan riksvägar och länsvägar bibehållas, som gällt under åren 1951 och 1952.

Under sistnämnda år har icke utförts några speciella storbroar å det hittillsvarande anslaget till Byggande av broar i sådan omfattning, att det ansetts nödvändigt att särskilja kostnaderna till detta ändamål under respektive år. Då företag, hänförliga till kategorien speciella storbroar, beräknas draga en kostnad av 12 milj. kr under kalenderåret 1955, skulle för övriga ändamål kvarstå 308 milj. kr av äskat belopp.

Äskat anslag till Vägbyggnad har styrelsen sålunda avsett skola disponeras i huvudsak enligt följande.

	Milj. kr	%
Byggande av riksvägar	95	30
Byggande av länsvägar	213	66
Byggande av speciella storbroar	12	4
	320	100

Enligt föreliggande planer skulle för byggande av *riksvägar* komma att utnyttjas 60—65 milj. kr till egentliga vägarbeten, 25—30 milj. kr till beläggningsarbeten samt 5—8 milj. kr till broarbeten. För byggande av *länsvägar* skulle på motsvarande sätt utnyttjas till

Egentliga vägarbeten:	Milj. kr
Ombyggnader	110—120
Nyanläggningar	25—35
Beläggningsarbeten	25—35
Broarbeten	30—35

Då de medel, som för budgetåret 1953/54 anvisats till Byggande och förbättring av vissa för riksförsvaret betydelsefulla vägar och broar, endast avser tiden fram till den 1 juli 1954, skulle för genomförandet av det för år 1954 beräknade byggnadsprogrammet erfordras viss anslagsförstärkning, motsvarande i stort sett medelsbehovet för andra halvåret 1954. Nämda medelsbehov beräknas till cirka 1,3 milj. kr. Styrelsen förutsätter emellertid, att för ändamålet erforderligt belopp må tagas i anspråk från det föreslagna anslaget till Vägbyggnad, som ju skulle komma att upptagas på riksstaten fr. o. m. ingången av budgetåret 1954/55.

Föredraganden.

Jag vill till en början erinra om Kungl. Maj:ts förslag i årets statsverksproposition, att medelsanvisningen till de statliga väginvesteringarna — bortsett från det övergångsvis uppförda anslaget till Byggande av bro vid Bergnäset samt det speciella anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten — skall fördelas på fyra anslag, nämligen Byggande av riksvägar, Nyanläggning av länsvägar, Nyanläggning av ödebygdsvägar samt Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar. Vidare erinrar jag om att jag i det föregående förordat, att den totala medelsanvisningen för dessa ändamål skulle för nästa budgetår upptagas till 320 milj. kr.

Såsom framgår av den föregående redogörelsen har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, att av totalbeloppet skulle — i huvudsaklig överensstämmelse med de faktiska förhållandena under åren 1951 och 1952 — avses för riksvägar 30 %, för länsvägar 66 % samt för storbroar 4 %. Jag anser mig böra i princip godtaga denna grund för fördelningen av det för nästa budgetår avsedda beloppet. För Byggande av riksvägar skulle

i enlighet härmed anvisas 95 milj. kr. Vad gäller fördelningen av återstående 225 milj. kr är att märka, att det nya anslaget för Nyanläggning av länsvägar i allt väsentligt motsvarar det nuvarande anslaget Nyanläggning av bygdevägar, samt att i anslaget Nyanläggning av ödebygdevägar icke kommer att inrymmas några nya ändamål av betydelse. Under de båda sistnämnda anslagsrubrikerna har för budgetåret 1953/54 anvisats 16,5 resp. 8,5 milj. kr, vilka belopp motsvarar cirka 6,3 resp. 3,2 % av totalsumman av den för kalenderåret 1954 avsedda totala investeringsramen för de statliga investeringarna, bortsett från anslaget till Byggande av bro vid Bergnäset. Med samma proportioner torde för budgetåret 1954/55 (kalenderåret 1955) böra beräknas i runda tal 20 milj. kr för länsvägarna och 10 milj. kr för ödebygdevägarna. Återstående belopp (320 — 95 — 20 — 10) 195 milj. kr skulle alltså belöpa på Ombyggnad av länsvägar och ödebygdevägar, vilket belopp proportionsvis i stort sett motsvarar investeringarna för detta ändamål under de senaste åren. I denna summa ingår medlen för samtliga de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen åsyftade storbroarna.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att för budgetåret 1954/55 anvisa följande reservationsanslag att avräknas mot automobilskatte medlen, nämligen till

a) Byggande av riksvägar	kr	95 000 000
b) Nyanläggning av länsvägar	»	20 000 000
c) Nyanläggning av ödebygdevägar	»	10 000 000
d) Ombyggnad av länsvägar och ödebygdevägar	»	195 000 000

[3]. Byggande av bro vid Bergnäset.

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
	Milj. kr	Milj. kr	Milj. kr
1945/46—1950/51	4,70	2,82	1,88
1951/52	3,70	1,88	3,70
1952/53	4,00	4,18	3,52
1953/54 (statsliggaren s. 364) ...	2,50		
1954/55 (förslag)	2,10		

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ³¹/₈ 1953) hemställer, att för nästa budgetår måtte anvisas ett anslag av 2 100 000 kr för ifrågavarande ändamål.

Motiv.

Styrelsen angav i sina petita för innevarande budgetår, att totalkostnaden för bron jämte tillfartsvägar under förutsättning att ytterligare pris- och lönestegringar icke inträdde torde komma att uppgå till 17 milj. kr, varav 14 milj. kr för själva brobyggnaden och 3 milj. kr för tillfartsvägarna. Broarbetet beräknas bli färdigställt under budgetåret 1954/55, dock att vissa smärre avslutningsarbeten på tillfartsvägarna icke torde komma till utförande förrän under senare hälften av år 1955.

Hitintills har till broföretaget anvisats ett sammanlagt belopp av 14,9 milj. kr. Beräknat med utgångspunkt från den nämnda totalkostnaden skulle därför ett slutanslag av 2,1 milj. kr erfordras.

Entreprenadkostnaderna för själva broarbetet är emellertid baserade på 1946 års kostnadsnivå. Med hänsyn härtill kommer pris- och löneregleringarna för arbetena att uppgå till mycket stora belopp, som f. n. är svåra att uppskatta. Såvitt nu kan bedömas, kan emellertid den angivna slutkostnaden för bron komma att överskridas. Genom den omläggning av anslagsuppdelningen för den statliga väginvesteringsverksamheten i övrigt, som föreslås skola tillämpas fr. o. m. år 1955, torde det dock bli möjligt att täcka ytterligare medelsbehov från anslag, som anvisas till de statliga väginvesteringarna. Styrelsen hemställer därför om att få bemyndigande härtill.

Föredraganden.

I enlighet med styrelsens förslag upptager jag anslaget till 2,1 milj. kr. Jag anser mig icke böra tillstyrka det begärda bemyndigandet. Ev. ytterligare medelsbehov bör alltså anmälas av styrelsen under denna anslagsrubrik. Om emellertid slutlig anslagsanvisning av tvingande skäl ej skulle kunna avvaktas, torde Kungl. Maj:t i avbidan härpå få medge utbetalning från de ordinarie vägbyggnadsanslagen.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Byggande av bro vid Bergnäset* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 2 100 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

[4]. Vissa vägbyggnadsarbeten.

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
1952/53	100		
tilläggsstat	35 000 000	21 982 200	13 297 500
1953/54 (statsliggaren s. 365) ...	100		
1954/55 (förslag)	100		

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ³¹/₈ 1953) anför, att det knappast torde vara möjligt att förutse medelsbehovet för budgetåret 1954/55 för

de ändamål, som anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten tillgodosett. Med hänsyn härtill anser styrelsen det förfarande böra komma ifråga, som vid sidan av anslagsanvisning fått tillämpas under budgetåret 1952/53, nämligen ianspråktagande vid behov av anslag på allmän beredskapsstat. Styrelsen har därför icke ansett sig nu böra äska medel under denna anslagsrubrik.

Föredraganden.

Med anledning av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anfört förordar jag, att detta anslag, som är avsett för arbeten vid sidan om flerårsplanerna och vissa andra extraordinära ändamål, för budgetåret 1954/55 uppföres endast med ett formellt belopp av 100 kr.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Vissa vägbyggnadsarbeten* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 100 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Väghållningen i städer och stadliknande samhällen, som är väghållare.

[5]. Bidrag till underhåll av vägar och gator.

	Anslag Milj. kr	Nettoutgift Milj. kr
1952/53	28,0	31,0
1953/54 (statsliggaren s. 365)	31,2	
1954/55 (förslag)	31,2	

Bidrag från förevarande anslag utgår enligt en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för fyra år i sänder fastställd kostnadsberäkning. Jämknings av sådan beräkning kan ske under löpande fyraårsperiod i den mån väg- och gatuhållningsskyldigheten ökas genom inkorporering, förändring av enskild väg till allmän eller förklaring att gata skall anses såsom för biltrafiken viktig eller eljest då väsentligen förändrade förhållanden i avseende å underhållet inträder. Förändringar i prisläge eller trafikintensitet föranleder icke dylik jämkning.

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ^{31/8} 1953) hemställer, att anslaget uppföres med ett oförändrat belopp av 31 200 000 kr.

Föredraganden.

Då väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkning icke givit mig anledning till erinran, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Bidrag till underhåll av vägar och gator* för budgetåret 1954/55 anvisa ett förslagsanslag av 31 200 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

[6]. **Bidrag till byggande av vägar och gator.**

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
	Milj. kr	Milj. kr	Milj. kr
1950/51	10,0	5,6	22,0
1951/52	17,5	11,8	27,7
1952/53	26,0		
tilläggsstat	3,0	26,6	30,1
1953/54 (statsliggaren s. 365)	50,0		
1954/55 (förslag)	80,0		

Enligt nu gällande bestämmelser utgår för byggande av allmän väg och iordningställande av för biltrafiken viktig gata, i mån av tillgång på därtill anslagna medel, statsbidrag med 95 % till städer och samhällen, som är väghållare. Bidragen utgår enligt en fördelningsplan, som efter länsstyrelsernas hörande upprättas och fastställs av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för tvåårsperioder.

Yrkanden.

I. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* (skr. ^{31/8} 1953) hemställer, att anslaget uppföres med 80 000 000 kr.

II. *Stor-Stockholms trafikutredning* (skr. ^{12/9} 1953) hemställer, att anslaget höjes till 140 milj. kr.

III. *Svenska stadsförbundets styrelse* (skr. ^{18/1} 1954) anser en avsevärd ökning av statsbidragstilldelningen vara oundgängligen nödvändig, för att stadssamhällena inom rimlig tid skall kunna sätta sina trafikleder i det stånd, som kräves med hänsyn till den betydande ansvällningen av trafikvolymen, samt hemställer, att en omprövning av ifrågavarande statsbidragstilldelning måtte verkställas.

Motiv.

I. Den kassamässiga behållningen vid utgången av budgetåret 1952/53 kan beräknas komma att vid slutet av år 1953 minskas avsevärt, uppskattningsvis med 10 å 15 milj. kr. Huvudsaklig del av den återstående behållningen utgöres dels av sådana medel, vilka tilldelats städerna av tidigare anslag och som författningsmässigt skall innehållas i avvaktan på slutredovisning och godkännande av redovisningar för företag i fördelningsplanerna, dels ock av medel, som icke ansetts böra utanordnas till städerna

på grund av viss eftersläpning av redovisningarna. Denna eftersläpning är ofta beroende på bristande tillgång på erforderlig såväl statlig som kommunal administrativ arbetskraft. Endast ca 4 milj. kr utgöres av sådana medel, som icke motsvaras av nedlagda byggnadskostnader.

Med utgången av år 1953 utlöper gällande fördelningsplan för bidragstilldelningen. För slutförande av företag i denna plan återstår ett bidragsbehov av omkring 90 milj. kr. Härtill kommer företaget Malmö—Lund inom Lunds stad med ca 8 milj. kr, varför den totala kvarvarande omslutningen utgör ca 98 milj. kr. Av nämnda 90 milj. kr beräknas vid 1953 års utgång ca 20 milj. kr ha nedlagts i förskott, dvs. utöver kostnad som motsvaras av statsbidrag enligt fördelningsplanen. Ett påtagligt behov att få huvudvägnätets standard höjd till paritet med intilliggande landsbygds har emellertid gjort sig gällande inom ett flertal stadsområden. Detta förhållande i förening med redan framförda krav att bättre än hittills tillgodose storstadsregionerna med kapacitetsdugliga trafikleder gör, att man inom detta område måste förutse en för framtiden kraftigt ökad investeringsverksamhet. Denna lär komma till synes redan i den nu aktuella planen för åren 1954—1955.

Genom bl. a. vägförvaltningarna har gjorts en översiktlig utredning angående kostnaderna för riksvägnätets utbyggnad till en standard motsvarande den nuvarande trafiken. Därav framgår, att inom här berörda stadsområden ett ombyggnadsbehov föreligger, som i statsbidrag motsvarar sammanlagt i runt tal 380 milj. kr.

Den fördelningsplan, som under hösten 1953 skall upprättas och fastställas för åren 1954 och 1955, bygger på dels av 1953 års riksdag anvisat anslag, 50 milj. kr, dels anslaget för budgetåret 1954/55, som styrelsen beräknat till 80 milj. kr, sedan från nämnda belopp dragits mindre delar att ställas till Kungl. Maj:ts förfogande till brådskande företag m. m. För fördelning under perioden skulle därför finnas tillgängligt uppskattningsvis (ca 49 + 79) 128 milj. kr. Härav bör i första hand disponeras 20 milj. kr för redan i förskott utförda arbeten samt 8 milj. kr till företaget Malmö—Lund. Återstår alltså ca 100 milj. kr, varav 70 milj. kr avses för vissa från nuvarande fördelningsplan kvarstående företag samt 30 milj. kr för igångsättande av nya företag, som inryms i fördelningsplanen.

Styrelsen framhåller slutligen, att anslagsbehovet även påverkas av det förhållandet, att fri gatsten icke längre står till disposition, samt att till styrelsen inkommit framställningar om bidrag till marklösenkostnader och annat intrång, som styrelsen nu anser sig böra taga upp till behandling i ett sammanhang.

Yttrande.

I. *Arbetsmarknadsstyrelsen* tillstyrker den föreslagna höjningen av anslaget.

Föredraganden.

Den nu aktuella anslagsberäkningen avser bidragsbehovet för kalenderåret 1955.

Fördelningsplanen för åren 1952 och 1953 innefattar enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en sammanlagd omslutning i statsbidragskostnader av 130 milj. kr, därvid hänsyn tagits till kostnadsökningar, som uppstått sedan de i planen ingående företagen kalkylerades. De för denna tid häremot svarande tillgängliga bidragsmedlen — nämligen för budgetåren 1951/52 och 1952/53 anvisade anslag efter vissa smärre avdrag och med bortseende från det belopp om 3 milj. kr, som i sysselsättningsutjämnande syfte anvisats å tilläggsstat för budgetåret 1952/53 — uppgår till (17,3 + 25,0) 42,3 milj. kr. Det återstående beräknade behovet av statsbidrag för i nämnda fördelningsplan upptagna arbeten utgör sålunda (130,0 — 42,3) 87,7 milj. kr.

Vad gäller eftersläpningen av anslagstilldelningen i förhållande till bidragsbehovet för i gällande fördelningsplan upptagna, *utförda* arbeten är förhållandet följande. Enligt under hand inhämtade uppgifter från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknas de i förevarande fördelningsplan ingående arbeten, som städerna utfört före den 1 januari 1953, motsvara ett statsbidragsbelopp om 26 milj. kr. Detta belopp jämte förefintlig eftersläpning från den närmast föregående fördelningsplanen överstiger de för år 1952 avsedda bidragsmedlen (17,3 milj. kr) med ca 14,9 milj. kr. Enligt av städerna i juli 1953 lämnade uppgifter skulle anläggningsverksamheten på förevarande område inom fördelningsramen få en omslutning under år 1953 av 29 milj. kr, räknat i statsbidragskostnader, vilket överstiger för år 1953 avsedda bidragsmedel (25 milj. kr) med 4 milj. kr. I enlighet härmed skulle eftersläpningen av anslagstilldelningen i förhållande till bidragsbehovet för utförda arbeten vid ingången av år 1954 alltså ha ökat till (14,9 + 4) 19 milj. kr. Styrelsen har räknat med att denna s. k. överdisponering av anslaget skall täckas i efterhand av anslagsmedel, som anvisas för följande år.

De för 1953/54 anvisade, för kalenderåret 1954 avsedda bidragsmedlen utgör 50 milj. kr. För år 1955 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt ett anslagsbelopp av 80 milj. kr. Vid bifall härtill skulle de disponibla medlen för åren 1954 och 1955 uppgå till (50 + 80) 130 milj. kr. Därest denna summa minskas med förut angivna eftersläpningsbelopp om 19 milj. kr, skulle för statsbidragsberättigade väg- och gatubyggnadsföretag under åren 1954 och 1955 återstå ca 110 milj. kr.

De under tiden 1952—1953 utförda bidragsberättigade arbetena enligt fördelningsplan motsvarar, som jag nyss omnämnt, enligt uppgift en bidragstilldelning av 26 milj. kr för år 1952 och 29 milj. kr för år 1953. De vid bifall till väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag för perioden 1954—1955 tillgängliga bidragsmedlen har styrelsen räknat preliminärt komma

att fördelas med 40 milj. kr under år 1954 och ca 70 milj. kr under år 1955. De bidragsbehov, som föreligger på detta område, är uppenbarligen större än vad som kan tillgodoses genom en sådan bidragstilldelning. Jag är emellertid icke beredd att tillstyrka, att staten — såvitt avser den period, som omfattas av fördelningsplan för åren 1954 och 1955 — påtager sig en större andel av utgifterna för förevarande ändamål, än som kan innefattas i det av styrelsen äskade beloppet om 80 milj. kr. Anslaget bör sålunda för nästa budgetår uppföras med sagda belopp.

Vad angår de längre syftande framställningarna från Stor-Stockholms trafikutredning och svenska stadsförbundet vill jag erinra om att riksdagen genom skrivelse nr 430 vid 1952 års höstsession i anledning av en motion uttalade sig för en utredning av frågan om ändrade bestämmelser rörande ifrågavarande statsbidrag. Min avsikt är att inom den närmaste tiden föranstalta om en sådan utredning. I vidare mån anser jag mig f. n. ej kunna tillmötesgå de nämnda särskilda framställningarna.

Jag förutsätter, att, om det visar sig påkallat att vidtaga särskilda åtgärder för att befrämja en viss avsättning av gatsten till kommunerna, en mindre del av förevarande bidragsanslag får — i likhet med vad som gäller under innevarande budgetår — reserveras för bidrag till steninköp och stensättningsarbeten på för biltrafiken viktiga vägar och gator.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Bidrag till byggande av vägar och gator* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 80 000 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Enskild väghållning.

[7]. Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
	Milj. kr	Milj. kr	Milj. kr
1951/52	6,8	7,1	2,0
1952/53	9,0	7,8	3,2
1953/54 (statsliggaren s. 366)	9,4		
1954/55 (förslag)	10,5		

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ^{31/8} 1953) hemställer, att anslaget höjes med 1 100 000 kr till 10 500 000 kr samt att bemyndigande lämnas att under budgetåret 1954/55 bevilja statlig kreditgaranti för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett totalbelopp av 2 000 000 kr.

Motiv.

Den bokföringsmässiga behållningen på anslaget den 30 juni 1953, i runt tal 3,2 milj. kr, utgjordes av en hos Kungl. Maj:t förefintlig reservation av cirka 0,7 milj. kr samt av reservationer hos länsstyrelserna om sammanlagt cirka 2,5 milj. kr. Av sistnämnda belopp utgjorde omkring 0,9 milj. kr ofördelad reservation, vartill hänsyn tagits vid fördelning mellan länen av anslaget för innevarande budgetår. Den hos länsstyrelserna fördelade reservationen, d. v. s. bidrag som beviljats men ej utanordnats, har således vid ifrågavarande tidpunkt uppgått till cirka 1,6 milj. kr.

Sedan innevarande års anslag fördelats mellan länen, finns hos Kungl. Maj:t en reservation på anslaget av cirka 0,7 milj. kr.

Enligt från länsstyrelserna inhämtade uppgifter erfordras under år 1954 för underhålls- och iståndsättningsbidrag till 1940—1953 års vägar i runt tal 9,6 milj. kr. Vidare har till länsstyrelserna inkommit nya ansökningar för cirka 1 200 vägar, vilka beräknas kunna komma ifråga för bidrag fr. o. m. år 1954 (1954 års vägar). För bestridande av underhållsbidrag inklusive bidrag till iståndsättning av dessa vägar beräknas enligt länsstyrelserna ett belopp av cirka 2,2 milj. kr. Erforderligt belopp under budgetåret 1954/55 till bidrag till anskaffande av redskap för rationalisering av underhållet å vissa enskilda vägar har länsstyrelserna beräknat till 0,5 milj. kr. Enligt länsstyrelsernas uppgifter skulle således medelsbehovet kunna uppskattas till sammanlagt 12,3 milj. kr.

Med hänsyn till den hos Kungl. Maj:t förefintliga reservationen om 0,7 milj. kr samt till de besparingar, vilka erfarenhetsmässigt visat sig kunna uppstå å anslaget och som styrelsen uppskattat till cirka 1,0 milj. kr, beräknar styrelsen, att den av länsstyrelserna angivna bidragsverksamheten på förevarande område skall kunna fullföljas med ett anslag av 10,5 milj. kr.

Under innevarande budgetår må statlig kreditgaranti enligt kungörelsen 1952: 417 lämnas för anskaffning av maskiner för rationalisering av underhållsarbetet å vissa enskilda vägar intill ett belopp av 2 milj. kr. Styrelsen föreslår, att, ehuru denna möjlighet till kreditgaranti hitintills ej utnyttjats, sådan statlig lånegaranti må medgivas för budgetåret 1954/55 intill samma totalbelopp.

Föredraganden.

Kungl. Maj:t har i propositionen nr 76 till 1954 års riksdag framlagt förslag till lag om vissa ändringar i lagen om enskilda vägar. Därvid föreslås bl. a. vissa stadganden, som innebär att kronan under vissa förhållanden kan komma att vidkännas kostnader. Sålunda har i lagförslaget 78 och 85 §§ upptagits bestämmelser om att kostnader, som föranleds av förrättning för bildande av vägförening m. m., i vissa fall skall gäldas av kronan.

Vidare föreslås i 102—105 §§ bestämmelser, som medför, att kronan kan komma att åsamkas kostnader i anledning av länsstyrelses förordnande om förbud mot eller föreläggande att bortskaffa eller ändra vissa trafikfarliga anordningar. De kostnader, som kan uppkomma för kronan i anledning av det framlagda lagändringsförslaget, torde lämpligen böra bestridas från förevarande anslag. Utgifterna i anledning härav torde icke komma att uppgå till så stora belopp, att anslagsberäkningen behöver påverkas därav.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medelsberäkning under anslaget och förslag i övrigt har ej givit mig anledning till erinran. Jag hemställer därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

- a) till *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 10 500 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen;
- b) medgiva, att under budgetåret 1954/55 statlig lånegaranti må beviljas för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner för vissa enskilda vägar intill ett totalbelopp av 2 000 000 kr.

[8]. **Bidrag till byggande av enskilda vägar.**

	Anslag	Nettoutgift	Reservation vid budgetårets utgång
	Milj. kr	Milj. kr	Milj. kr
1950/51	4,0	4,1	6,1
1951/52	4,0	4,0	6,1
1952/53	6,5	4,6	8,0
1953/54 (statsliggaren s. 366)	10,0		
1954/55 (förslag)	11,0		

Yrkande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (skr. ^{31/8} 1953) hemställer, att anslaget höjes med 1 000 000 kr till 11 000 000 kr.

Motiv.

Den bokföringsmässiga behållningen på anslaget den 30 juni 1953, i runt tal 8 milj. kr, utgjordes av dels en hos Kungl. Maj:t förefintlig reservation av cirka 0,2 milj. kr, dels hos länsstyrelserna beviljade men ej utanordnade bidrag om cirka 6,5 milj. kr. Återstoden eller cirka 1,3 milj. kr av reservationen beräknas bli fördelad och disponerad under senare delen av år 1953.

Även inom detta område av vägväsendet föreligger behov av ökade investeringar, vilka bör tillgodoses genom en successiv höjning av anslaget.

De medel, som under arbetsåret 1953 hittills ställts till länsstyrelsernas förfogande till bidrag till byggande av enskilda vägar, möjliggör påbörjandet av nya företag för ett bidragsbelopp av 2,7 milj. kr. Om det för ar-

betsåret 1954 anvisade anslaget på 10 milj. kr i sin helhet ställdes till länsstyrelsernas förfogande år 1954, skulle det möjliggöra påbörjandet av nya företag för i runt tal 6,5 milj. kr. En höjning av medelstillgången till nya företag bör emellertid på grund av bindande återverkan på kommande års anslag ske successivt. För att åstadkomma en utjämning ämnade styrelsen därför föreslå, att viss del av sistnämnda anslag ställes till länsstyrelsernas förfogande redan under år 1953, varigenom nya företag beräknas kunna påbörjas under år 1953 för cirka 4 milj. kr och under år 1954 för cirka 5 milj. kr. Anslaget för budgetåret 1954/55 [arbetsåret 1955] beräknas därvid bli bundet med i runt tal 5 milj. kr till fortsättnings- och slutbidrag. Vid den föreslagna anslagsstorleken av 11 milj. kr skulle för nya företag ett belopp av cirka 6 milj. kr bli disponibelt under år 1955. Härigenom erhålles en någorlunda jämn utveckling.

Föredraganden.

Genom beslut den 16 oktober 1953 har Kungl. Maj:t bifallit väg- och vattenbyggnadsstyrelsens omförmälda förslag att använda viss del av det för budgetåret 1953/54 anvisade anslaget redan under kalenderåret 1953.

Då styrelsens förslag till anslagsberäkning för budgetåret 1954/55 icke givit mig anledning till erinran, hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1954/55 anvisa ett reservationsanslag av 11 000 000 kr, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Diverse ändamål.

[9]. **Avsättning till statens automobilskattemedelsfond.**

Föredraganden.

Chefen för finansdepartementet föreslår i annat sammanhang, att skillnaden mellan de till automobilskattemedlen hänförliga inkomsterna och utgifterna för nästa budgetår eller (740—737) 3 milj. kr tillföres budgetutjämningsfonden, att redovisas under särskild titel. Med hänsyn härtill uppföres förevarande anslag med ett formellt belopp av 100 kr. Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Avsättning till statens automobilskattemedelsfond* för budgetåret 1954/55 anvisa ett förslagsanslag av 100 kr.

Vad föredragande statsrådet sålunda, med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt, behagar Hans Maj:t Konungen bifalla samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Kerstin Krause.

REGISTER.

Sid.		
2	<i>Inledning.</i>	
2	<i>Allmän översikt.</i>	
2	<i>Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag.</i>	
6	<i>Yttrande.</i>	
6	<i>Föredraganden.</i>	
13	<i>Anslagsberäkningar.</i>	
13	Väghållningen på landet samt i städer och stadsliknande samhällen, där kronan är väghållare:	
13	Vägunderhållet, att avräknas mot automobilskattemedlen	230 000 000
15	Byggande av riksvägar, att avräknas mot automobilskattemedlen	95 000 000
15	Nyanläggning av länsvägar, att avräknas mot automobilskattemedlen	20 000 000
15	Nyanläggning av ödebygdsvägar, att avräknas mot automobilskattemedlen	10 000 000
15	Ombyggnad av länsvägar och ödebygdsvägar, att avräknas mot automobilskattemedlen	195 000 000
17	Byggande av bro vid Bergnäset, att avräknas mot automobilskattemedlen	2 100 000
18	Vissa vägbyggnadsarbeten, att avräknas mot automobilskattemedlen	100
19	Väghållningen i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare:	
19	Bidrag till underhåll av vägar och gator, att avräknas mot automobilskattemedlen	31 200 000
20	Bidrag till byggande av vägar och gator, att avräknas mot automobilskattemedlen	80 000 000
23	Enskild väghållning:	
23	Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m., att avräknas mot automobilskattemedlen	10 500 000
25	Bidrag till byggande av enskilda vägar, att avräknas mot automobilskattemedlen	11 000 000
26	Diverse ändamål:	
26	Avsättning till statens automobilskattemedelsfond ...	100
	Summa kronor	684 800 200