

Nr 265

Av herr *Mannerskantz m. fl.*, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om vissa anslag till byggande av vägar.*

Den starka trafikökning, som uppstått genom motorismens utveckling och vilken med all sannolikhet kommer att fortsätta, har på många håll såväl på landsbygden som i städerna medfört otidsenliga trafikförhållanden. Det blir icke möjligt att avhjälpa dessa om investeringarna på vägbyggnadsområdet även i fortsättningen skall anpassas i stort sett till den nuvarande byggnadsvolymen. Framför allt kommer näringslivet att bli lidande härpå genom den ständigt försämrade transportekonomin. Tidsförlusterna gör sig allt mer kännbara och vägnätets bärighet är icke till fyllest för att utnyttja lastkapaciteten på det tyngre lastbilsbeståndet. Förhållandet medför att dieslbilar lastande 4 ton och däröver — antalet sådana uppgår till omkring 25 000 varjämte tillkommer de tyngre bensindrivna lastbilarna — blir lidande på den otidsenliga bärigheten. Transportförlusterna härigenom uppgår till hundratals miljoner kronor per år. Vägvesendets möjlighet att som serviceorgan för trafikanterna svara för god framkomlighet, har på senare tid försämrats. Betydande delar av vägnätet är känsligt för bl. a. tjäl-skador, vilket förorsakat periodiska avstängningar för nyttotrafiken med därav följande förluster för folkhushållet.

Riksdagen har ännu icke fått tillfälle att taga ställning till ett långsiktigt vägutbyggnadsprogram. Ett preliminärt sådant föreligger emellertid, grundat på den utredning som förra året avgavs av delegationen för översiktlig vägplanering. Bl. a. har länsstyrelserna fått yttra sig över detta s. k. stamvägnäts förslag, och delegationen deklarerade i betänkandet sin mening att snarast inkomma med ett konkret förslag i form av en rekommendation om ett utbyggnadsprogram.

Då 1954 års investeringsprogram, som beslutades vid höjningen av bilskatterna, bedömdes icke kunna ge en nog hög vägstandard ens för den nuvarande trafiken och då det därtill starkt beskurits — eftersläpningarna under de båda senaste åren tillhoppa överstiger 200 milj. kronor — framstår det som synnerligen angeläget att utnyttja alla möjligheter att intensifiera vägbyggandet. De rationella arbetsmetoder som införts gör det ej längre möjligt att med tillvaratagande av rationaliseringsvinsterna bedriva byggnadsverksamheten utan en samtidig minskning av vägarbetarstyrkan. En sådan åtgärd bör med hänsyn till vägnätets underhaltiga skick och de framtida byggnadsbehoven undvikas.

Av anförda skäl anser vi det därför nödvändigt, att, så snart som möj-

lighet därtill finnes, förbereda ett ökat vägbyggande. Då en omprövning av vägbyggnadsprogrammet icke skett och då det dessutom är uppenbart, att eftersatt verksamhet ytterligare kommer att försämra vägförhållandena, finner vi det angeläget att riksdagens medelsanvisning bättre anpassas till en ökad verksamhet.

Beträffande byggandet av vägar och gator synes de stora reella behållningarna skapa goda garantier för att byggnadsverksamheten kan hållas på betydligt högre nivå än hittills.

Med stöd av ovanstående hemställas,

att riksdagen måtte besluta att för budgetåret 1957/58 anvisa ett reservationsanslag av 295 miljoner kronor att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen till

- a) Byggande av riksvägar
- b) Byggande av länsvägar
- c) Byggande av ödebygdsvägar
- d) Byggande av storbroar

med den fördelning riksdagen kan anse lämplig.

Stockholm den 26 januari 1957

Axel Mannerskantz

Frithiof Domö

Ebbe Ohlsson
