

## Nr 311

Av herrar von Seth och Carlsson i Stockholm, i anledning av  
*Kungl. Maj:ts förslag beträffande 1959 års investeringar på landsbygdens vägar.*

Vid förra årets riksdag uttalade statsutskottet vid sin behandling av vägärendena att avsevärt högre väginvesteringar är motiverade på grund av de trängande behoven. Utskottet underströk att kontinuerliga höjningar bör ske av investeringarna under de närmaste åren, varvid man bör ha i minnet fördelarna för näringslivet och det bidrag vägupprustningen ger till ökad trafiksäkerhet.

Att situationen är mer än bekymmersam för samhället liksom för det ansvariga verket framgår av årets statsverksproposition. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarar nämligen här att det arbetsprogram, verket vill genomföra och för vilket anvisningar lämnats 1957 vid upprättande av flerårsplanerna, är ett program som endast är ägnat att undanröja de svåraste hindren men helt otillräckligt för att ge vägväsendet en effektiv standardhöjning.

En klar uppfattning om i vilken omfattning vägväsendets berättigade anspråk blivit eftersatta kanske bäst erhålles av en jämförelse mellan tidigare investeringsplan och reellt utförda arbeten. 1954 års riksdag fastställde bilskattesatser som under åren 1955—1959 skulle ha medgivit investeringar om 1 940 milj. kr. på landsbygdens vägar. Väg- och vattens petitaskrivelser till förra årets riksdag angav att kostnaden för dessa vägbyggnadsarbeten i själva verket borde vara 2 165 milj. kr. Genom medelsförbrukningsramar, Kungl. Maj:ts beslut om investeringarnas omfattning i år och den beräknade omslutningen för 1959, som kommunikationsministern föreslår, kan man i stället beräkna att investeringarna under perioden endast uppgår till ca 1 465 milj. kr. Skillnaden är alltså 700 milj. kr., vilket betyder att programmet endast genomföres till två tredjedelar. För städernas del är situationen snarlik. Närmare 600 milj. kr. borde stått till förfogande, och omkring 325 milj. kr. torde bli upparbetade.

Dessa eftersläpningar under en tid då bilbeståndet växt från 540 000 (januari 1954) till ca 960 000 (januari 1958) har gjort att bristsituationen på vägnätet är betydligt mera kännbar än på andra områden. Vid olika tillfällen har detta fullt klarlagts för regering och riksdag. De ekonomiska konsekvenserna av de senare årens vägpolitik har kritiserats av väg- och vattenbyggnadsverkets överrevisorer och riksdagens

revisorer. I ett flertal utredningar har verket självt påvisat lönsamheten för övergång till permanenta beläggningar, tjälskadeproblemet m. m.

Den nu föreliggande vägplanen kommer tyvärr ej att slutdiskuteras vid årets riksdag. Statsverkspropositionens redogörelse för planen är kortfattad, men klart framgår att riksdagen får taga ställning till ett, som man kan beräkna, behovsmässigt mycket väl styrkt investeringsprogram om i medeltal 850 milj. kr. per år under den följande tioårsperioden.

Såväl väg och vatten som delegationen för översiktlig vägplanering har i sina planer utgått från en verksamhet avseende byggande för 330 milj. kr. 1958 och 360 milj. kr. 1959. Enligt Kungl. Maj:ts beslut i december 1957 har 1959 års verksamhet begränsats till ca 295 milj. kr., och 1959 års byggande föreslås bli inriktat på 330 milj. kr.

Sett ur behovssynpunkt är icke någon som helst tvekan om att mycket stora ansträngningar bör göras för att genomföra väg och vattens i början av perioden måttliga program. Vi skulle därför vilja se antingen att Kungl. Maj:t under 1958 anvisar ytterligare medel eller också att 1959 års omslutning skulle uppgå till 395 milj. kr., varigenom man på så sätt arbetade upp den eftersläpning som det åberopade decemberbeslutet innebär.

Då vi emellertid beräknar att en viss höjning verkligen kan ske under 1958, anser vi att 1959 års verksamhet bör inriktas på arbeten för 360 milj. kr. i stället för 330 milj. kr., som föredragande departementschefen föreslagit.

Ett bifall till denna framställning skulle betyda oerhört mycket för vägbyggnadsverket, där alla planer för 1958—62 redan från början sönderslagits och ger anledning till omfördelningar, uppskov med angelägna företag m. m. Man bör också vid bedömning härav beakta hur det ökade vägbyggandet ökar trafiksäkerheten. I vägplanen påvisas att det underdimensionerade omodernerna vägnätet årligen förorsakar flera tusen onödiga trafikolyckor.

Hitintills har endast i huvudsak berörts vägväsendet och angelägenheten av dess upprustning. Samtidigt måste beaktas trafikanternas förmåner. Någon framsynt politik har icke förts gentemot motorismen, som kan ge betydligt större förmåner för samhället och den enskilde än vad fallet blivit genom att åsidosätta vägväsendet. Bostads- och industri-lokalisering, arbetsresor, råvaru- och distributionstransporter m. m. hänger intimt samman med en önskvärd förbättring av vägtransport-apparaten.

Den av oss ifrågasatta investeringsökningen anser vi böra kunna komma till stånd utan anslagsförändring. Statsverkspropositionen redovisar att väg- och vattenbyggnadsverkets reservationer på anslaget uppgår till

140 milj. kr., vartill kommer 238 milj. kr. i nytt anslag eller tillhoppa 378 milj. kr. Reservationsbehållningen skulle bli 48 milj. kr. vid en byggnadsram på 330 milj. kr., men minskas till 18 milj. kr. om verksamheten inriktas på 360 milj. kr. Därtill kommer att anslaget för väginvesteringar avser kalenderår och att därför viss del av verksamheten ligger utanför löpande budgetår. Under hösten 1959 inflyter då ytterligare bilskatter.

Under hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta

att förorda en ram av 360 milj. kr. för 1959 års investeringar på landsbygdens vägar; samt

att i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna detta sitt beslut.

Stockholm den 24 januari 1958

*T. G. von Seth*

*C. W. Carlsson*

---