

Nr 505

Av herr Bohman m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till vägunderhåll och vägbyggnader.

(Lika lydande med motion nr 422 i Första kammaren)

Den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nyligen verkställda inventeringen av landets vägar visar i fråga om *bärighetsstandard* att en väglängd av 42 500 km, varav 2 000 km riksvägar, har så svag bärighet, att nedsättning av axeltrycket eller avstängning av lastbilstrafik normalt måste tillgripas under tjällossningen. Av dessa vägar är endast 3 600 km belagda eller oljegrusbehandlade. Återstoden, 38 900 km, utgöres av grusvägar. I fråga om *vägbanans beskaffenhet* är 15 % av de belagda vägarna eller 2 500 km i omedelbart behov av nytt slitlager. För oljegrusvägarna är motsvarande procenttal 10, d. v. s. en väglängd av ca 1 000 km. Av grusvägarnas slitlager bedöms 23 % ha otillräcklig tjocklek samt 18 % icke godtagbar sammansättning. Beträffande *körbanebredden* har 55 % av det totala vägnätet en bredd mindre än 5,5 m, och mötesplatser saknas i erforderlig utsträckning på 8 500 km av dessa vägar.

Inventeringen visar alltså, att vägnätet i flera viktiga hänseenden uppvisar så stora brister att snabba och omfattande åtgärder erfordras för att en förstöring av det kapital vägnätet representerar icke skall ske. Såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anför i sina petita har trafiktillväxten på landets vägar och gator fortgått med i stort sett oförminskad takt. Ökningen är mest accentuerad på de större trafiklederna samt i de i befolkningshänseende växande regionerna. I förhållande till dagens trafik har 60 % av riksvägnätet tillfredsställande standard, medan 40 % är i behov av omedelbar ombyggnad. Av det primära länsvägnätet har endast 40 % godtagbar standard, medan 60 % är i behov av snabb ombyggnad. Över huvud taget motsvarar det svenska vägnätet icke de anspråk som bör kunna uppställas med hänsyn till landets industriella utveckling och biltäthet. Vi kan alltså icke dela den tillfredsställelse som i olika sammanhang kommer till uttryck i departementschefens uttalanden.

Den tabell som redovisas på s. 43 i bil. 8 till statsverkspropositionen och vilken avser att visa att investeringarna inom väg- och gatubyggnaderna skulle ligga före vägplanens utgiftsprogram är enligt vår mening icke rättvisande. Om hänsyn togs till att vissa däri inräknade poster närmast är att

hänföra till underhåll samt att beredskapsarbetena icke har full effektivitet och framför allt till den penningvärdeförsämring som ägt rum, sedan vägplanen utarbetades, ger tabellen ett helt missvisande underlag för bedömning av om vägbyggandet ägt rum i den takt som den av riksdagen godkända vägplanen förutsatte. Vad som i förevarande sammanhang har intresse är nämligen huruvida vägbyggandet i antal vägkm räknat motsvarar vad vägplanen förutsatte. I det hänseendet föreligger en betydande eftersläpning.

Det är enligt vår mening därför angeläget med en fortsatt målmedveten vägplanering, vilken i sin tur utgör en förutsättning för ett rationellt och ekonomiskt vägbyggande, att planeringen grundas på fasta priser, vilket innebär att planerna som sig bör syftar till att förverkliga ett visst vägbyggnadsprogram räknat i färdiga vägsträckor. Vid den nya utredning om den översiktliga vägplaneringen som departementschefen sagt sig skola inom kort tillsätta — en utredning som enligt vår mening borde ha kommit till stånd för länge sedan — bör därför eftersträvas en planering och en därav betingad investeringsplan grundad på fasta priser. Utredningen bör också få till uppgift att bedöma de önskemål som skilda motionärer — och tidigare även statsutskottet — framfört för en vägbyggnadsverksamhet grundad på långsiktig planering. Med hänsyn till de delade meningar som vid olika tillfällen framförts i detta hänseende bör utredningen få till uppgift att förutsättningslöst pröva på vilket sätt vägbyggandet skall kunna bedrivas enligt en för tre år fastställd rullande investeringsplan men med bibehållen konjunkturpolitisk beredskap. Utredningen bör med andra ord söka åstadkomma en rimlig avvägning mellan å ena sidan behovet av en rationell, effektiv och ekonomisk långsiktig vägbyggnadspolitik och å andra sidan önskemålen om konjunkturpolitisk rörelsefrihet. Vi vill i detta hänseende hänvisa till statsrevisorernas uttalanden i samband med deras 1962 verkställda granskning av statsverket.

För statliga ordinarie väginvesteringar har föreslagits utgå det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade beloppet 560 mkr. Vi har i och för sig icke något att erinra häremot. Av nämnda belopp har emellertid i likhet med tidigare år 40 mkr specialdestinerats för vägbyggande i vissa delar av landet under beaktande av bl. a. vissa arbetsmarknadspolitiska synpunkter. Jämväl i fråga om underhållet har 20 mkr på liknande sätt specialdestinerats. Berörda specialbehandling av formellt ordinarie medel har vid de senaste riksdagarna utsatts för befogad kritik, bl. a. därför att prioriteringen är ägnad att förrycka planeringsarbetet. Föregående års riksdag erinrade således om ett tidigare kritiskt uttalande av 1962 års riksdag men fann sig med hänsyn till den avsevärda uppmjukning av systemets tillämpning som föreslogs 1963 icke vilja »motsätta sig» specialdestineringen. Det är enligt vår mening beklagligt, att förfarandet återupprepas trots de anförda betänkligheterna. Det innebär i själva verket, att den angelägenhetsgradering

av olika vägbyggnads- (och underhålls-) projekt som det ankommer på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att verkställa med hänsyn till transportbehov, belastningsgrad och trafiksäkerhetsintresse sättes ur spel. De anslagna medlen kommer alltså icke de vägprojekt till godo där de bedömts vara mest nödvändiga.

Vi vill understryka angelägenheten av att vägupprustningen på landsbygden i första hand inriktas på de delar av vägnätet — inte minst bland länsvägarna — som är av särskild betydelse för näringslivets transporter. Speciell uppmärksamhet bör ägnas de »flaskhalsar» som på grund av undermålig bärighetsstandard på såväl vägar som broar hindrar en rationellt flytande trafik. Eftersom transportutgifterna utgör en betydande del av näringslivets kostnader, är det inte minst i nuvarande skärpta konkurrensläge angeläget att detta beaktas. Investeringar i detta hänseende är i hög grad lönande.

I fråga om vägunderhållet har departementschefen tillmötesgått tidigare framförda önskemål om en övergång från budgetårs- till kalenderårsberäkning. Detta är tillfredsställande. För underhåll har emellertid departementschefen nedräknat de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärda anslagen med icke mindre än 105 mkr för en tidrymd av 1 1/2 år. Med hänsyn till vad inledningsvis anförts rörande det svenska vägnätets beskaffenhet och den kapitalförstöring som ett bristfälligt underhåll medför är denna reduktion icke rimlig. Åtgärder bör därför vidtagas för att åstadkomma en förstärkning av det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bedrivna planmässiga underhållsarbetet.

Trafikförhållandena i städerna är mångenstädes utomordentligt besvärliga. Utbyggnaden av huvudtrafiklederna i icke endast de större utan även de medelstora städerna kräver betydligt större insatser än man tidigare hade anledning att räkna med. Trots detta har byggnadsverksamheten, även i pengar räknat, hittills varit av mindre omfattning än vad som förutsågs i vägplanen, även om hänsyn togs till att 1960 års riksdagsbeslut om ändrade bidragsbestämmelser medförde att ett antal vägar i städernas ytterområden från år 1961 överfördes till kronans väghållning.

Frånsett de viktiga huvudlederna måste byggandet i städerna också beakta behovet av trafikleder mellan städernas centrala delar och nya stora bostadsområden. I den mån väg- och gatubyggande icke kommer till stånd och synkroniseras med bostadsbyggandet måste trafiken till och från de nya områdena gå fram på äldre vägar med liten kapacitet och med stora risker ur trafiksäkerhetssynpunkt. De av städerna anmälda nödvändiga gatu- och vägbyggnadsföretagen är flera än som kunnat intagas i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för åren 1964—1968 fastställda fördelningsplanen. Sedan länge aktuella och angelägna vägbyggnadsföretag har måst flyttas till planens sista år och kan ej färdigställas förrän efter 1968 eller har över huvud icke kunnat intagas i planerna.

Departementschefen framhåller i statsverkspropositionen att en eftersläpning i planeringen för vissa stora projekt förekommit och att detta lett till att därför icke utnyttjade medel omfördelats till andra projekt i fördelningsplanen. Enligt departementschefen vore planeringsläget för storprojekten i stockholmsområdet sådana, att planen i huvudsak kunde följas, medan däremot planeringen för Tingstadsleden i Göteborg försenats, vilket lett till en omfördelning av betydande belopp till andra projekt redan under 1963. Han anför emellertid i anslutning härtill, att vissa förskjutningar i tidsschemat för sistnämnda led finge bedömas som sannolika även för de närmaste åren, samt tillägger att han med hänsyn till vad som anförts i det föregående anser att medelsbehovet under kalenderåret 1965 kan tillgodoses med en något lägre medelstildelning än den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade. I överensstämmelse härmed har det för nämnda år äskade beloppet reducerats med 20 mkr.

Bortsett ifrån att reduceringen och motiven härför strider emot de synpunkter på omfördelning av anslagen inom fördelningsplanen som departementschefen själv anført, måste tillvägagångssättet leda till en ytterligare eftersläpning av i hög grad aktuella och ofta för bostadsförsörjningen angelägna gatubyggnadsprojekt. Så t. ex. måste förseningar inträda för Saltsjöbadsvägen i Nacka, vilken betjänar den nya bostadsbebyggelsen i Fisksätra, och Tyresövägen i Stockholm, som betjänar bebyggelsen i Bollmoraområdet. Liknande förseningar inträder i fråga om viktiga trafikleder till bostads- och industriområden i bl. a. Örebro, Lund, Mölndal, Karlshamn och Nyköping. Enligt vår mening får dylika ur icke minst trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till angelägenheten av en hög bostadsproduktion nödvändiga arbeten icke eftersättas. En uppräknig av anslaget med begärda 20 mkr. bör därför ske.

Vid övervägande av hur önskemålen om ett ökat underhållsanslag och ett förhöjt anslag till gatubyggandet i städerna skall kunna tillgodoses må erinras om att av de reservationsanslag om 315 mkr som äskats under femte huvudtiteln till arbetsmarknadsstyrelsen för allmänna beredskapsarbeten m. m. 150 mkr. avsetts bli avräknade mot automobilskattemedlen. Av departementschefens uttalanden framgår att han förutsatt, att vägarbeten i vidare omfattning än tidigare skall förläggas till södra och mellersta Sverige samt komma i fråga även för större byggnadsprojekt. Även om ifrågavarande arbeten ansetts böra bedrivas i nära samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, är det uppenbart att styrelsen icke har möjlighet att på det planmässiga sätt som sker i fråga om ordinarie anslag fördela medlen på de mest angelägna arbetena. Det är enligt vår mening betydelsefullt, att ordinarie medel och beredskapsmedel icke sammanblandas och att de skilda syften som de olika anslagen skall tillgodose hålles isär. Detta har utgjort ett av motiven för vår kritik mot den specialdestination som nu för tredje året föreslagits i fråga om ordinarie anslag för beredskapsarbeten i norra Sve-

rige. Det är uppenbart att en avsevärd del av de beräknade 150 mkr skall utnyttjas för vägbyggande, och det är självfallet angeläget att detta sker på det mest rationella sättet. Med hänsyn till de eftersatta behoven i fråga om ordinarie underhållsarbeten och vägbyggande i städerna bör därför en omfördelning av anslagen komma till stånd så att ett mer planmässigt och mer effektivt medelsutnyttjande åstadkommes utan att fördenskull det sysselsättningspolitiska syftet behöver eftersättas. Enligt vår mening bör därför av de nyss berörda 150 mkr förslagsvis 60 mkr överföras från anslaget till allmänna beredskapsarbeten till anslaget för vägunderhåll och bidrag till byggande av vägar och gator, varvid för sistnämnda ändamål bör komma i fråga 20 mkr och för förstnämnda 40 mkr. Vi är medvetna om att en sådan åtgärd icke innebär en i pengar räknat ökad medelstildelning till vägväsendet, men omdispositionen är uppenbarligen ägnad att tillgodose de mest angelägna byggnadsbehoven och leder därigenom till ett för folkhushållet i dess helhet bättre utnyttjande av tillgängliga resurser. Vi har därvid också beaktat att av de ordinarie medlen redan tidigare 60 mkr specialdistinerats av sysselsättningspolitiska skäl. Yrkande om reducering av anslagen till allmänna beredskapsarbeten i enlighet härmed kommer att göras i särskild motion.

Med åberopande av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte

dels för budgetåret 1964/65 anvisa följande reservationsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen

a) för vägunderhåll 735 mkr.

b) för bidrag till byggande av vägar och gator 250 mkr.

dels i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att den utredning om den översiktliga vägplaneringen, som förutsättes komma till stånd snarast möjligt, skall erhålla direktiv att överväga vad i motionen anförts rörande planeringen av vägbyggandet i fasta priser samt utarbetande av treåriga, rullande investeringsplaner med beaktande av behovet av konjunkturpolitisk handlingsfrihet.

Stockholm den 24 januari 1964

Gösta Bohman

James I. A. Dickson

Bengt Bengtson

i Solna