

Nr 85

Av herr Nilsson, Ferdinand, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till enskilda vägar.

(Lika lydande med motion nr 112 i Andra kammaren)

I årets statsverksproposition hänvisas med all rätt till den utveckling motorismen fått och än mer kommer att få i detta de många milens land. Busstrafik, lastbilstrafik liksom användande av personbilar har vuxit och kommer att få allt större omfattning. Kravet på snabbare framkomstmöjligheter liksom på vägar som året runt erbjuder erforderlig trafiksäkerhet har också i samband härmed skärpts. En med jämna mellanrum förmerad beskattning av fordon, bensin och brännolja har också ställt större ekonomiska resurser till disposition än som myndigheterna ansett sig ha användning för. I nuvarande läge saknas sålunda icke erforderliga resurser för en upprustning av vägväsendet i enlighet med stigande krav.

Givet är att det allmänna vägväsendet i första hand kommit i fråga. Vissa delar därav har ju alldeles särskilt utsatts för de stegrade påfrestningarna. I propositionen anföres exempel, visande att inom det allmänna vägnätet, som vid ingången av år 1964 omfattar ca 96 000 vägkilometer, var då 35 procent försett med beläggning eller oljegrus. Ett axeltryck av minst 8 ton och ett boggitryck av minst 12 ton tilläts under 1964 på 88 procent av landsbygdens allmänna vägar, mot ca 48 procent under 1960. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelar även att för vägunderhållet på dessa vägar under budgetåret 1963/64 fördelar sig kostnaderna med 47 procent på servicearbeten, 31 procent på egentligt vägunderhåll och 22 procent på förstärkt vägunderhåll. Av intresse är även att observera påpekan det att med den allt intensivare trafiken uppstår på grusvägrenarna ett avsevärt slitage invid vägbelägningens ytterkant, som medför uppenbara trafikrisker. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har därför anmodat vägförvaltningarna att planmässigt förstärka vägrenar genom beläggning helt eller delvis.

Beträffande resurserna anföres följande siffror: I proposition avseende budgetåret 1963/64 föreslogs anslaget för *underhåll av allmänna vägar* till 440 milj. kr. och i årets proposition föreslås härför 490 milj. kr. Motsvarande siffror beträffande anslag för *byggande av riks- och länsvägar* var för 1963/64 477 milj. kr. och för 1965/66 554 milj. kr. Medan således *ökningen* av anslaget för underhållet av allmänna vägar för denna tid var femtio milj. kr. upptages i årets proposition som anslag för *bidrag till underhåll av*

enskilda vägar 37,5 milj. kr. Ökningen beträffande anslagskraven för byggande av riks- och länsvägar var såsom siffrorna visar 77 milj. kr. men till byggande av enskilda vägar upptages i år ett anslag av 20 milj. kr.

Anslagsökningen för de allmänna vägarna är aktningsvärd och vittnar om att medel icke trutt. Även för de enskilda vägarna har beloppen höjts. Vad som faller i ögonen är proportionen, de olika standardkraven. De allmänna vägarna uppskattades omfatta ca 96 000 vägkilometer. Myndigheternas intresse för de enskilda vägarna belyses av att någon uppgift om väglängden ens ungefärligen helt saknas. Endast i en statlig utredning för ett antal år sedan avseende vinterväghållningen säges helt allmänt att de enskilda vägarna representerar ett antal vägkilometer som icke är kortare än de allmänna vägnätets längd. Emellertid säges i årets statsverksproposition att de enskilda vägar som erhåller underhållsbidrag av statsmedel har en längd av ca 57 000 kilometer. De enskilda vägar som skall underhållas med hjälp av statsanslag på 37,5 milj. kr. är således mer än 60 procent av det allmänna vägnät som skall kosta 490 milj. kr. Det anslag som väsentligen torde ha till uppgift att upprusta enskilda vägar — både sådana som nu är statsbidragsberättigade som inte håller numera aktuella krav och sådana som inte ens kvalitativt når upp till hittillsvarande standardkrav för underhållsbidrag — är 20 milj. kr., medan här jämförda allmänna vägar skall rustas med 554 milj. kr.

Det är angeläget att understryka att trafikbelastning och upprustningsbehov är olika för olika vägar. Detta är emellertid något som gäller både inom det allmänna vägnätet och i fråga om enskilda vägar. Man har emellertid svårt att godtaga att den avvägning mellan allmänna och enskilda vägar, som vid utformande av förslagen till denna avvägning skett, verkligen skulle vara i alla avseenden den riktiga. Motorismens expansion är en faktor att räkna med inte bara i fråga om de stora trafiklederna utan även när det gäller småvägarna. Trafikbelastningen har ökat även på ganska små genomfartsvägar. Avfolkningen i glesbygderna går ut över en trafik som ofta var ganska liten. Men resorna till de uppväxande mindre tätorterna — liksom även till större — har blivit flera för dem som bor kvar i gamla bostäder, mer eller mindre förbättrade, därför att de trivs där eller oftare därför att de inte får bostad i tätorten. Många tycker väl också, att de moderna bostäderna i tätorten är för dyra. Resor har tillkommit för andra, som har mer eller mindre säsongbetonat arbete ute i markerna, och — sist men alltmer växande — kommer skaror av fritidsfolket från tätorterna, både de kringdrivande, som söker sig ut i naturen, och de stationära, som söker sin veckoslutsbostad eller sin sommarstuga. Härtill kommer de stora transporter av produkter från glesbygden och av förnödenheter, som väl så ofta går den motsatta vägen. Slutsatsen blir att motorismens människor, som betalar automobilskatten, inte lär vara villiga att acceptera den stora skillnaden i vägstandard och därmed förenad lägre

trafikhastighet på vägen och de olycksrisker som trafikvanorna från allmänna vägar skapar när de tillämpas på småvägarna.

Det är uppenbart att vi här står inför ett problem, som icke löses av en eller annan miljons anslagsförhöjning för enskilda vägar. Problemet måste bedömas i stort. Den takt med vilken intagning till allmänt underhåll av enskilda vägar sker synes icke heller inge förhoppningar, att man under förhandenvarande förhållanden skulle kunna lösa frågan om glesbygdernas vägar och den expanderande motorismen på den vägen. Redan nu är trafiken på enskilda vägar så stor att det skulle innebära ett ganska omfattande förstatligande. Innan man slår in på den vägen synes man böra ompröva huruvida icke ett nytt system, med glidande målsättning angående ökad standard på allmänna och enskilda vägar och ett därefter avpassat bidragssystem som engagerar motorismen för de kostnader den vållar, skulle kunna genomföras och vara förbundet med lägre kostnader än ett mera omfattande vägförstatligande.

Därför att vi vill att de härmed sammanhängande frågorna utredas har vi ingen anledning att resignerat avvakta resultaten härav. De i årets statsverksproposition upptagna anslagen för underhåll, upprustning och nybyggnad av enskilda vägar är, såsom framgår av vad som tidigare anförts, fullständigt otillräckliga för att lösa problemet i stort. Yrkanden om förbättringar måste emellertid anpassas till vägförvaltningarnas personella resurser när det gäller enskilda vägar. Icke minst gäller detta personalresurser för projektering, arbetskontroll osv. vid upprustning för att en väg skall kunna få underhållsbidrag. På samma sätt har det i flera vägförvaltningar varit, när nyuppskattning av underhållskostnader förekommit i större skala. Då har andra arbeten mångenstädes fått stå tillbaka. När man utifrån så ogynnsamma utgångspunkter tager ställning till propositionens anslagsäskanden framstår de medelsbehov som länsstyrelserna och deras vägförvaltningar framfört som en realistisk målsättning för ögonblicket.

I anslutning till deras beräkningar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt om bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. av 41 milj. kr. för budgetåret 1965/66. Därav beräknas underhåll erhålla bidrag med ungefär tre fjärdedelar och ungefär en fjärdedel gå till iståndsättningsbidrag. Departementschefen har i sitt förslag stannat vid 37,5 milj. kr., vilket innebär en nedprutning med 3,5 milj. kr.

Beträffande bidrag till byggande av enskilda vägar räknar länsstyrelserna med en icke ringa eftersläpning utifrån preliminära beräkningar. För kommande budgetår har av dem behovet anslagits till 32,9 milj. kr. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid i sin framställning icke vågat gå så långt utan hemställt att anslaget skall upptagas till 25 milj. kr. Men departementschefen har — under hänvisning till att på grund av ökade anspråk på bidrag från detta anslag — föreslagit att anslaget skall upptagas till 20 milj. kr., vilket är 2,4 milj. kr. mer än under föregående budgetår.

Starka skäl talar uppenbarligen för att riksdagen i frågan om dessa anslag icke skall gå lägre än väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat. Eventuella av ekonomiska skäl motiverade prutningar bör uppenbarligen göras på poster där välviljan flödat rikligare.

Därför föreslås,

att till *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1965/66 anvisas ett reservationsanslag av 41 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedel;

att till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1965/66 anvisas ett reservationsanslag av 25 milj. kr. att avräknas mot automobilskattemedel; samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att vid utarbetande av nya planer för vägväsendets upprustning beaktas, att den förbättrade vägstandard, som motorismens utveckling erfordrar och av denna betalas, måtte komma även de enskilda vägarna till del genom väsentligen ökade bidrag för upprustning och underhåll av mera trafikerade genomfartsvägar, eventuellt genom sådana vägars intagande till allmänt underhåll i betydligt ökad omfattning.

Stockholm den 21 januari 1965

Ferdinand Nilsson

i Kungsängen

Eric Carlsson

Ivar Johansson

Herbert Hermansson