

Nr 537

Av herr Nilsson, Ferdinand, och herr Andersson, Torsten, *angående vägväsendet.*

(Lika lydande med motion nr 680 i Andra kammaren)

Den utveckling motorismen fått gör vägväsendets utbyggande till en av vårt vidsträckta lands stora frågor. De statligt skötta vägarna — allmänna vägar — med en längd av inemot 100 000 vägkilometer är helt naturligt föremål för särskild uppmärksamhet. Landsbygdens enskilda vägar — enligt en bedömning av Institutet för skogstaxering åren 1957—1963 beräknade till 220 000 vägkilometer — är med hänsyn till människorna där, till fritidsfolket från tätorterna och till utvecklingen av näringsliv och tillvaratagande av råvaror likaledes av stor betydelse icke minst med tanke på en kommande utveckling. Med denna grupp avses alla enskilda vägar på landsbygden som — med viss reservation för tjällossningsperioden — hela året kan trafikeras med tung trafik. Härtill kommer enskilda vägar i städer och stadslignande samhällen där dessa kommuner är väghållare.

Av landsbygdens enskilda vägar åtnjuter en mindre del — inemot 60 000 vägkilometer — stöd av statsmedel. I städer och stadslignande samhällen utgår likaledes till en del av nämnda vägar — ca 12 000 vägkilometer — statliga bidrag.

Kommunikationsministerns och regeringens avvägning av värdet av dessa vägkategorier — socialt och samhällsekonomiskt — belyses av statsverkspropositionens anslagssiffror. Sålunda föreslås att anslaget för *underhåll av allmänna vägar* uppräknas i förhållande till 1966/67 med 97,5 milj. kr. till 624 milj. kr. enligt beräkning som i propositionen närmare angives. För *underhåll*, då *städer och stadslignande samhällen* är väghållare, av betydelsefullare vägar och gator föreslås ett anslag av 91 milj. kr., vilket innebär förhöjning med 4 milj. kr. Till *underhåll* av de 60 000 vägkilometerna *enskilda vägar* — således med en sträcka av 60 procents längd jämfört med de allmänna vägarna — föreslås ett anslag av 46,5 milj. kr.

Beträffande *vägbyggandet*, vari generellt torde ingå iordningställande, föreslår kommunikationsministern för det *allmänna vägväsendet* ett anslag av 655,3 milj. kr., vilket synes innebära en förhöjning i jämförelse med motsvarande poster 1966/67 med 45,3 milj. kr., för byggande av vägar och gator *där städer och stadslignande samhällen* är väghållare ett anslag av 270 milj. kr. — oförändrat i jämförelse med 1966/67 — och för byggande

av *enskilda vägar på landsbygden* 20 milj. kr. — likaledes oförändrat. Här till torde fogas anslaget för *vägbyggande på skogar i enskild ägo*, 12,5 milj. kr. Samtliga dessa anslag avses utgå ur automobilskattemedel — motorismens pengar således.

Man har svårt att tro att denna avvägning skall vara riktig eller slutgiltig. Motorismens expansion berör inte bara de allmänna vägarna och är dessutom icke avslutad. Trafiken på allmänna vägar skulle på sina håll inte vara så överlastad om de enskilda vägarna vore i något bättre skick. De många milen och de stora kommunikationsbehoven finns nu en gång på landet. Beträffande anslagsfördelningen mellan de enskilda vägarna låter sig dessutom konstateras att landsbygdens vägunderhållare ofta har vägtrafiken som enda alternativ och att skatteunderlaget där är svagare. De storstadsbetonade regionernas höga befolkningssiffror i förening med gott skatteunderlag borde i och för sig icke vara bidragsgrundande vid en socialt betonad avvägning.

Inga delade meningar råder om att hårdare trafikerade vägar tarvar betydande kostnader. Detta gäller mellan men även inom de berörda vägkategorierna. Men det är inte någon ofrånkomlig avvägning, detta att vissa vägar skall ha alla motorismens pengar — eller nästan alla — och andra ingenting — eller nästan ingenting. Motortrafiken på glesbygdsvägarna har ökat och kommer att öka. Bilarna har blivit vanligare även ute i bygderna, trafiken därifrån till arbetsplatser och handelscentra har vuxit liksom deras resor som fått bostad i tätorten men har arbete — säsongbetonat eller icke — utanför denna. Transporter av olika slag går i båda riktningarna, inte minst tung trafik.

Därtill kommer fritidsfolkets växande skaror, både de som söker sig ut i naturen och det fasta fritidsfolket som kommer till sommarbostäder och sådana bostäder som året om fungerar vid veckosluten. Ju mera dessa olika grupper växer, liksom samhällsangelägenheten att bättre utnyttja glesbygdernas naturtillgångar, desto uppenbarare blir det att motorismens människor inte kommer att finna detta sätt att fördela automobilskattemedlens resurser rimligt. Den som vant sig vid trafikförhållanden, vägstandard och trafikhastighet på huvudvägarna lär inte finna sig i en annan olycksfallsrisk om han tillämpar rutinen från de bättre vägarna också ute på småvägarna — de många milens vägar. Därför är kravet på en rättvisare, mera utjämnad vägstandard ofrånkomlig som följd av motortrafikens expansion. Det blir inte bara ett bygdernas intresse utan ett intresse för ett allt mera bilburet folk. Det kan inte vara fråga om justeringar av småbelopp i budgeten utan om en utredning som tar sikte på ett framväxande stort problem.

Redan i nuvarande läge är det iögonfallande hur olika statsmakternas bedömande är. Det framgår vid en jämförelse mellan *ökningarna* av anslagen till de allmänna vägarna och hela anslagsbeloppen när det gäller lands-

bygdens enskilda vägar. Visst skall det vara åtskillnad, men skall det verkligen vara så stor åtskillnad beträffande det vägunderhåll som anses erfordras på allmän väg och på de enskilda vägar som verkligen får någonting alls? En annan sak är bidragsprocenten åt bidragsberättigade vägar i städer och stadsliknande samhällen och de bidrag som enskilda vägar på landet kan få. Bidrag till vägbyggen då städer och stadsliknande samhällen är väghållare utgår i mån som de erhålles i regel med 95 procent, i rena undantagsfall med 85 procent. Däremot utgår de bidrag som kan erhållas till vägbyggen på landsbygden i regel med 70 procent och i rena undantagsfall med 85 procent. En annan sak är att bland företag som kan erhålla bidrag av de knappa anslagen till landsbygdens enskilda vägar ingår också en grupp vägar av klar tätortskaraktär (vägtyp C), viktiga förbindelsevägar eller större tätortsgator, belägna inom icke stadsplanerad mark.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ifrågasatt att bidrag till vägbyggen i städer och stadsliknande samhällen skall utgå med sänkt bidragsprocent, exempelvis från 95 till 85 och från 85 till 75 procent. Beträffande byggande av enskilda vägar på landsbygden har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrat om att under flera år de av vägförvaltningarna anmälda behoven endast till omkring två tredjedelar kunnat tillgodoses. Departementschefen har emellertid icke biträtt styrelsens förslag om ett från 20 till 25 milj. kr. förhöjt byggnadsanslag. Inte heller i fråga om underhållsbidraget till sådana vägar har styrelsens förslag om ett anslag av 48,5 milj. kr. biträtt. Det framstår som sakligt orimligt att till skattestarka städer m. fl. skall utgå bidrag med högre procent än till enskilda väghållare på landet. Här synes en utjämning likaledes välmotiverad. Redan nu synes en sänkning av dessa höga procentsatser med förslagsvis 5 procent böra ske. Likaså synes de vägföretag utanför stadsplanerat område som nu trängts in i konkurrens om de knappa anslagen till enskilda vägar på landsbygden böra flyttas över till den grupp vartill de egentligen hör hemma. Även om så sker synes dock en sänkt bidragsprocent beträffande städer m. fl. kunna medgiva något reducerat anslagsbelopp. För de överflyttade tätortsvägarna skulle det likväl innebära förbättrade villkor.

Om anslaget i fråga reduceras till 263 milj. kr. skulle därigenom beredas resurser som gjorde det möjligt att tillgodose ett par ovan berörda förslag från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Dels skulle förslaget om vägbyggnadsanslagets höjning till 25 milj. kr., dels också vägunderhållsbidragets höjning till 48,5 milj. kr. kunna genomföras.

I överensstämmelse med vad ovan anförts föreslås,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag avseende att den förbättrade vägstandard som motorismens utveckling erfordrar måtte på ett mera rättvist sätt komma hela det vägnät till godo

som nu i alltmer ökad omfattning betjänar motorismens behov för person- och varutrafik inklusive de tunga transporterna;

att därvid måtte åsyftas att åstadkomma likställighet mellan landsbygdens och stadssamhällellenas bidragsprocent under skäligen hänsynstagande till väghållarnas skattekraft;

att i avvaktan på ytterligare åtgärder städernas och de stadslignande samhällenens bidragsprocent vid vägbyggen måtte sänkas med hälften av vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ifrågasatt, dvs. utgå med 90 eller 80 procent, ävensom att i samband härmed anslaget härför sänkes från 270 milj. kr. till 263 milj. kr.;

att anslagen för bidrag till underhåll och byggande av enskilda vägar på landsbygden i enlighet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag höjes till respektive 48,5 milj. kr. och 25 milj. kr. varjämte anslag till byggande av tätortsvägar (typ C) utanför stadsplanerad mark avseende större byggnadsgator m. m. måtte överföras att utgå av anslaget till vägföretag i städer och stadslignande samhällen, vartill nu högre bidrag erhålles.

Stockholm 26 januari 1967

Ferdinand Nilsson (cp) *Torsten Andersson (cp)*
i Kungsängen

Nr 538

Av fröken *Stenberg m. fl.*, om en beredskapsplan för samordning av transportresurserna i Norrland.

(Lika lydande med motion nr 678 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1967

Gunvor Stenberg (h) *Bertil Strandberg (h)* *Birger Isacson (h)*