

Nr 830

Av herr Hedlund m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till de statliga vägarna.

(Lika lydande med motion nr 706 i Första kammaren)

Goda vägförbindelser är en förutsättning för fortsatt framåtskridande. Målsättningen om ett decentraliserat samhälle kräver ett över hela landet väl utbyggt vägnät. Tillfredsställande transportförhållanden är nödvändiga för att företagslokalisering skall kunna ske, och en väl fungerande persontrafik är av avgörande betydelse för människornas trivsel. Vägpolitiken måste användas som ett medel i den regional- och lokaliseringspolitiska planeringen. Fördelningen av de för vägändamål avsatta resurserna mellan riksvägar, länsvägar och enskilda vägar skall vara sådan att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar främjas.

Vi vill dessutom erinra om att riksdagen år 1963 vid fastställandet av riktlinjerna för trafikpolitiken fastslog att alla delar av landet skall ha en tillfredsställande trafikförsörjning. I detta uttalande låg givetvis också en anvisning i fråga om vägpolitikens utformning.

Den nuvarande vägplaneringen, vars huvudlinjer presenteras i årets statsverksproposition, grundas på helt andra principer. Befolkningens omfattning och fördelning är en av grundfaktorerna för den långsiktiga planeringen, påpekar statens vägverk i sin anslagsframställning för budgetåret 1970/71. Tendenserna till koncentration av befolkningen till några få områden har lett till en omfördelning av väganlagen från länsvägar till riksvägar. Glesbygdernas och de mindre tätorternas vägnät har fått minskad tilldelning av resurser under det att vägbyggandet i storstadsområdena och byggandet av trafikleder mellan dessa områden blivit mer och mer kostnadskrävande. Myndigheterna utgår i sin planering av väghållningen från att befolkningskoncentrationen skall fortsätta.

Enligt direktiv från kommunikationsdepartementet har statens vägverk att i samband med upprättandet av flerårsplaner och fördelningsplan för perioden 1970—1974 att beakta den trafikpolitiska målsättningen. Objektens samhällsekonomiska lönsamhet skall i första hand vara avgörande för prioriteringen. Flerårsplanerna bör upprättas med en årlig medelstildelning som motsvarar av riksdagen anvisat anslag för kalenderåret 1970, d. v. s. oförändrad nivå under hela femårsperioden.

I brev av den 12 juni 1969 tillställde statens vägverk landets länsstyrelser förslag till flerårsplaner för vägbyggandet under perioden 1970—1974. Enligt detta brev skall under år 1970 länsvägar byggas för 152,5 miljoner kronor under det att för år 1974 endast 88,5 miljoner kronor beräknas för detta ändamål. Byggandet av länsvägar skulle under perioden minska särskilt kraftigt i glesbygdslänen.

Enligt vår mening innebär storstädernas tillväxt alltför höga kostnader i kommunikationshänseende. I ett decentraliserat samhälle kan resurserna användas effektivare och människovänligare miljöer skapas. Det finns i detta sammanhang anledning erinra om en undersökning som gjorts inom statens vägverk och vars resultat publiceras i verkets anslagsframställning för nästa budgetår. »Av undersökningen framgår klart att erforderliga investeringar i trafikleder är väsentligt mer kostnadskrävande per invånare räknat och i förhållande till tätortsytan ju större folkmängd en kommun har», framhåller verket.

De behov av investeringar i vägar och gator i storstadsområdena som den hittills förda politiken gett upphov till måste nu tillgodoses. Vi kan emellertid inte godta att väghållningen i andra delar av landet eftersättes av detta skäl. För att investeringsbehoven såväl i storstadsområdena som på andra håll skall kunna tillgodoses krävs en kraftig förstärkning av väganslagen under de kommande åren. Behoven accentueras av den eftersläpning som de senaste årens alltför små anslag kommit att innebära. Väganslagen har varit i stort sett oförändrade under det att både person- och godstrafiken på vägarna ökat kraftigt.

För budgetåret 1970/71 bör enligt vår mening anslaget till drift av statliga vägar höjas med 12,4 miljoner kronor. Detta tillskott bör användas till förstärkt vägunderhåll. Genom det förstärkta vägunderhållet förbättras i första hand länsvägarna. En sådan upprustning är mycket angelägen genom att den innebär insatser på särskilt svaga punkter på vägnätet. Med förhållandevis små medel kan en väsentlig förbättring av vägarna nås på detta sätt. Vårt förslag i detta avseende överensstämmer med vägverkets äskande. Vi anser vidare att byggandet av statliga vägar under år 1971 bör ske i större omfattning än Kungl. Maj:t föreslår. Anslaget bör sålunda höjas med 24,5 miljoner kronor så att medel till byggande av länsvägar står till förfogande i samma utsträckning som för år 1969.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs,
att riksdagen måtte

I. i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla att den planerade minskningen i fråga om byggande av länsvägar måste förhindras och att planeringen av väghållningen måste få en sådan inriktning att en positiv befolknings- och näringslivsutveckling i landets olika delar främjas;

II. till *Drift av statliga vägar* under sjätte huvudtiteln

för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 786 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

III. till *Byggande av statliga vägar* under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1970/71 anvisa ett reservationsanslag av 808 400 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm i januari 1970

Gunnar Hedlund (cp) Thorbjörn Fälldin (cp) Johannes Antonsson (cp)

Lars Eliasson (cp) Nils G. Hansson (cp) Sten G. W. Wahlund (cp)
i Sundborn i Skegrie

Sven Vigelsbo (cp) John Eriksson (cp) Gunnar Larsson (cp)
i Bäckmora i Luttra
