

Nr 37.

Av herrar **Lundqvist** och **Thorell**, *angående rationalisering och finansiering av huvudvägarnas ny- och ombyggnad samt underhåll.*

Alldeles oavsett vilken inställning man kan ha till motortrafikens betydelse och utvecklingsmöjligheter, så måste det dock framstå som ett angeläget önskemål, att de för våra förhållanden avsevärda belopp, som årligen nedläggas på vägväsendets förbättring och underhåll, komma till den mest rationella användning.

Att det i detta avseende under de gångna åren kännbart brustit mångenstädes, lärer nog ingen kunna eller ens vilja förneka.

Planmässigheten har lämnat åtskilligt övrigt att önska. Nyanläggningar och förbättringar, slukande avsevärda summor, ha skett utan föregående tillräckliga förundersökningar i olika avseenden. Arbeten ha i stor utsträckning utförts på måfå, med en vägstump här och en där, efter omväxlande byggnadsprinciper och med otillräcklig sikt på framtiden. Tillgängliga medel ha icke alltid disponerats för sådana arbeten, som ur allmän trafiksynpunkt varit de mest angelägna. Ortssynpunkter ha i åtskilliga fall förhindrat en sträckning av de stora vägarna, som varit den lämpligaste. Samarbetet olika vägdistrikt emellan torde ej heller alltid varit sådant, att det underlättat den bästa lösningen, då det gällt omläggning av de större stråkvägarna. Anslagen till permanentning ha varit otillräckliga, vilket bl. a. medfört onödigt höga underhållskostnader. Vad här anförts torde få anses tillräckligt som belägg för att den hittillsvarande ordningen knappast kan sägas hava fungerat fullt tillfredsställande.

Att förslag nu framlagts om utarbetande av en *teknisk-ekonomisk generalplan* för landets såväl riks- som länshuvudvägar förtjänar därför att hälsas med allmän tillfredsställelse.

De små resurser och den ringa arbetstid, varmed synes vara räknat för detta utomordentligt betydelsefulla arbete, ger emellertid anledning till farhågor för att det här tyvärr knappast kan vara fråga om något väsentligt mer än en skäligen ytlig plan på papperet. I stort sett torde den nya generalplanen komma att likna de tidigare upprättade s. k. flerårsplanerna, även om helt naturligt den nya planen skulle skänka något större överblick än dessa senare. Den skulle bl. a. även åtföljas av uppgifter om de approximativa kostnaderna för erforderliga arbetsbyggnader.

Vidare har föreslagits, att en grundlig omgestaltning skulle ske beträffande de nuvarande bestämmelserna om bilskattemedlens fördelning i syfte bl. a., att omgestaltningen av huvudvägnätet i högre grad än nu skulle kunna genomföras efter de verkliga trafikbehoven.

Den nyorientering på vägväsendets område, som sålunda synes vara förestående, torde få anses i och för sig välgrundad och fördelaktig.

Skola emellertid strävandena att få till stånd bättre förhållanden krönas med bestående framgång och leda till mera betydande praktiska resultat, synes det nödvändigt, att den generalplan, som uppgöres över huvudvägarna, blir så fullständig i olika hänseenden, som ske kan, och att dessutom även en *finansieringsplan* i anslutning till densamma kommer till stånd, upptagande såväl i vilken ordning de olika företagen, *i vad gäller huvudvägarna*, skola genomföras som ock huru de därför erforderliga medlen verkligen skola kunna göras tillgängliga. En sådan plan måste bl. a. bygga på den förutsättningen att de olika huvudvägarna skola färdigställas inom en rimlig tid, även om denna kan växla för olika vägdelar.

Hittillsvarande tillgångar torde knappast förslå att inom rimlig tid på *tidsenligt* sätt omgestalta huvudvägnätet. Någon större minskning av underhållskostnaderna torde väl näppeligen heller framdeles kunna påräknas. Under sådana förhållanden synes det vara en logisk och tvingande nödvändighet, om man vill komma fram till en rationell ordning i fråga om vägväsendets gestaltning, att i samband med den generalplan, som nu förebådats, också upprätta en finansieringsplan, av vilken klart framgår, när olika anslagsbelopp böra vara disponibla och huru de skola åvägbringas, vidare huru kostnaderna böra uppdelas på skatte- och lånemedel samt vilka skattemedel som därvid böra anlitas ävensom huruvida staten eller vägdistrikten eller bådadera skola ombesörja event. upplåning.

Beträffande vilka olika skattemedel som för här ifrågavarande vägändamål kunna komma ifråga, lärer det väl endast råda en mening därom att bilbeskattningen i främsta rummet skall anlitas. I den mån även andra skattemedel måste tillgripas, synes det emellertid allvarligt böra övervägas, om den hittillsvarande ordningen att även för dessa huvudvägar låta vägdistrikten uttaxera särskilda vägskattemedel kan anses rättvis och motiverad.

I årets statsverksproposition uttalar statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet under instämmande i de synpunkter, som vederbörande sakkunniga anfört, bl. a. följande:

»Med motorismens utveckling till ett för landets näringsliv över huvud viktigt transportmedel äro vägarna att betrakta varken som ett motortrafikens intresse eller ett ortsintresse utan, liksom övriga viktiga kommunikationsmedel, som ett allmänt intresse.»

Riktigheten av ovanstående uttalande lärer ingen kunna bestrida, allra minst i vad det gäller de stora huvudvägarna. Under sådana förhållanden måste det emellertid sättas starkt i fråga, om det längre kan vara berättigat att, när det rör riks- och länshuvudvägar, låta de belopp, som utöver bilmedlen erfordras, gäldas av vägdistrikten och alltså åstadkommas genom uttaxering av vägskatt.

Vägskatten utgår, såsom allmänt känt är, efter särskilda grunder och drabbar praktiskt taget endast landsbygdens befolkning. Vägskatten utgör f. ö. en kännbar extra belastning för denna. Trafiken på de stora stråkvägarna har emellertid med åren undergått en i flera avseenden revolutionsartad förändring. De stora huvudvägar, som under senare tid anlagts eller som äro under vardande, ha för den landsbefolkning, som bor inom de vägdistrikt, där dessa huvudvägar gå fram, som regel mycket liten betydelse.

Då motortrafiken utvecklats på sätt departementschefen själv framhållit och då dessa huvudvägar på grund av den tunga genomgående trafiken måste ges en utrustning och kvalitet, som sträcker sig långt utöver vad den lokala trafiken kan motivera, synes det icke kunna försvaras att längre bibehålla en ordning rörande kostnadernas fördelning, som tidigare kan ha varit naturlig och riktig, men för vilken förutsättningar icke längre äro för handen. Ett bibehållande av den hittillsvarande ordningen skulle ju innebära, att kostnaderna för riks- och länshuvudvägarna, vilka ha att befordra den allmänna samfärdseln över huvud och därför äro ett allmänt riksintresse, alltjämt till väsentlig del skulle bäras av den landsbygdsbefolkning, jordbrukare, tjänstemän och andra, som, utan att ha något mera allmänt intresse av dessa stora stråkvägar råka bo inom de vägdistrikt, där dessa gå fram. Detta kan icke vara riktigt. Det må i detta sammanhang även erinras om att mången jordbrukare bor långt ifrån de allmänna vägarna och därför har att, utöver den vägskatt han får betala, ensam bära kostnaderna för lång enskild väg. Att bibehålla den hittillsvarande ordningen överensstämmer dåligt med statsmakternas strävanden i övrigt att söka motverka landsbygdens avfolkning. Vägskattemedel böra alltså icke få uttaxeras för dessa huvudvägar, vare sig det gäller nyanläggning eller förbättringsarbeten. De belopp, som för dessa vägändamål erfordras utöver vad bilskatten ger, synas i stället böra helt utgå av statsmedel. — Att statsmedel bör användas, synes så mycket mer naturligt och befogat, som trafiken å dessa huvudvägar åtminstone vissa tider av året och inom vissa trakter till icke ringa del utgöres av utländska turister. Det kan ifrågasättas, om den svenska bilismen bör belastas med de kostnader, denna utländska trafik kan föranleda.

Vad underhållskostnaderna angå, kunna givetvis skäl anföras för att jämväl dessa helt avlastas vägdistrikten. Att sträcka sig fullt så långt torde emellertid knappast vara riktigt. En höjning av statsbidraget till underhållet av dessa vägar är emellertid under alla förhållanden starkt motiverad.

Om vägdistrikten befrias från kostnader för huvudvägarna på sätt här angivits, skulle en någorlunda rättvis fördelning av skattetungan, i vad gäller vägväsendet, möjliggöras. Det förutsattes härvid som helt naturligt, att bilskattemedel framdeles skall anvisas även för det lokala vägnätet i ungefär samma proportion som hittills. Efter en sådan omläggning av skattebördan skulle alltså den särskilda vägskatten kunna, såsom ur olika synpunkter önskvärt är, väsentligt sänkas.

På grund av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville med beaktande av de synpunkter, som här ovan framhållits, låta uppgöra ej blott en teknisk-ekonomisk generalplan för landets huvudvägar utan jämväl en denna kompletterande finansieringsplan.

Stockholm den 19 januari 1938.

R. Lundqvist.

E. Thorell.
