

## Nr 90

Av herr **Bohman m. fl.**, om utredning angående avgiftsbelagda trafikantläggningar.

I av herr Sveningsson m. fl. i första kammaren och herr Bohman m. fl. i andra kammaren vid 1959 års riksdag väckta likalydande motioner (I:118 och II:144) påvisas bl. a. behovet av investeringar för att tillgodose motorismens behov. I samband därmed anföres bl. a. följande.

Även om bilskattemedlen i sin helhet disponerades för sitt avsedda syfte, kommer emellertid investeringskraven så småningom att få sådan omfattning, att det kan ifrågasättas, huruvida icke formerna för en mindre »konventionell» finansiering av vissa väg- och brobyggnader skulle kunna övervägas. Som bekant tillämpas på vissa håll utomlands — och framför allt i Förenta staterna, där den växande trafiken krävt exceptionella finansieringsåtgärder — bl. a. finansiering av vissa trafikbyggen baserad på rätt att förränta och amortera investeringarna genom avgifter på de trafikanter som utnyttjar de färdiga lederna. Ur principiell synpunkt bör ett dylikt tillvägagångssätt icke utan vidare förkastas för vårt lands vidkommande. Som förutsättning för avgiftsbeläggning bör givetvis gälla, att andra framkomlighetsmöjligheter står trafikanterna till buds och att de alltså har valmöjlighet mellan en längre, mer belastad, kostnadsfri led och en snabbare men avgiftsbelagd. Icke blott för brobyggnader av typen Öresundsprojektet utan även för mera normala trafikbyggen borde en sådan anordning kunna komma i fråga. Problemet synes i varje fall vara förtjänt av att utredas. Även andra finansieringsmetoder bör därvid övervägas. Som en generell förutsättning bör emellertid gälla, att garantier vinnes för att på detta sätt indragna medel *helt* kommer bilismen till godo. Så länge hittillsvarande förfaringsätt kommer till användning — att fondera eller för andra ändamål utnyttja en väsentlig del av bilismens pålagor — saknas sakliga och principiella förutsättningar för ytterligare belastning av bilismen. Här aktualiserade problem synes ligga inom arbetsområdet för 1953 års trafikutredning.

Motionerna utmynnade i yrkande att Kungl. Maj:t måtte genom tillägg till direktiven för 1953 års trafikutredning anmoda utredningen att skyndsammast utreda formerna för finansiering av väg- och brobyggen med beaktande av de synpunkter som i motionen anförts. Riksdagen fann emellertid på förslag av statsutskottet någon särskild åtgärd härutinnan icke erforderlig. Enligt vad utskottet inhämtat, påginge nämligen redan inom trafikutredningen arbetet med utredning rörande bl. a. bilismens skatte- och finansieringsfrågor.

Frågan om dylika finansieringsmetoder — som jämväl föranledde en vid höstriksdagen till kommunikationsministern ställd interpellation i andra

kammaren — blir för varje dag alltmer aktuell. I allt fler länder har trafik-tunnlar, broar och även vägar tillkommit och finansierats genom avgifter på den trafik, vars behov anläggningarna tillgodoser. Den första s. k. tullbron i Frankrike invigdes förra året, nämligen den nära 1,5 km långa hängbron över Seine vid Tancarville vid Le Havre. Handelskammaren i Le Havre har beviljats koncession för anläggningen, som finansierats genom privata lån. Att döma av erfarenheterna under den tid bron varit i drift lär det icke föreligga några svårigheter att förränta och amortera det nedlagda kapitalet med hjälp av avgifter för bronns nyttjande. Även i Norge har under de senaste åren tillkommit ett icke ringa antal avgiftsbelagda broar, vilka ersatt tidigare befintliga färjleder. Ifrågavarande broar ägs visserligen av staten, men det förutsattes vid anläggningen att inflytande broavgifter skulle finansiera såväl byggnadskostnader som brounderhåll. Någon principiell skillnad har icke ansetts föreligga mellan avgifter vid nyttjande av färjleder och motsvarande avgifter på broar tillkomna för att ersätta dylika leder. I staden Bergen har ett aktiebolag med hjälp av privat och kommunalt kapital helt nyligen anlagt både en trafikunnel och en bro, som båda finansieras med avgifter på trafikanterna. I staden Tromsø slutfördes i år anläggningen av en 43 m hög och nära 1 km lång betongbro tillkommen på enskilt initiativ och avsedd att finansieras med broavgifter.

På skilda håll i utlandet har alltså allt större förståelse vunnits för tanken, att en trafik som har väsentligt behov och särskilt stor nytta av en ny trafikled i vissa fall skall genom avgifter medverka till anläggningens tillkomst och underhåll. Ett dylikt differentierat avgiftssystem har ansetts erbjuda en praktiskt framkomlig väg att lösa besvärliga finansieringsproblem. I vårt land har emellertid vissa principiella betänkligheter framförts mot dylika projekt. Bro- och färjavgifter var i äldre tid relativt vanliga även på allmänt trafikerade leder, och det ansågs allmänt vara ett framsteg, då detta finansieringssystem successivt avskrevs, allteftersom vägväsendet förstatligades. En omprövning i detta hänseende synes emellertid nu böra komma till stånd. En äldre tids bro- och vägavgifter syftade icke blott till att täcka anläggnings- och driftkostnaderna för trafiklederna utan torde även ha uppburits av rent fiskaliska motiv. Förhållandena har genom motorismens utveckling avsevärt förändrats. De betydande skatter som uttages av motorismen och som enligt principbeslut av riksdagen skall användas för vägbyggnader, underhåll och andra med trafiken sammanhängande åtgärder måste vid varje tillfälle disponeras på det sätt som ur allmänna trafikpolitiska synpunkter bedömes vara mest angeläget. Det torde många gånger vara vanskligt att inom ramen för tillgängliga resurser disponera dylika medel för mycket kapitalkrävande trafikanläggningar, som har att tillgodose enbart lokala eller alldeles speciella behov. Om intresset för och behovet av dylika anläggningar är så stort, att trafikanterna bedömes vara beredda att

utöver de allmänna bilskatterna genom avgiftsbetalning bekosta anläggningarnas tillkomst, kan emellertid knappast någon invändning riktas här emot ur vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik, som är villig underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett, kan antagas ha sådan nytta av anläggningen, att avgifterna i förhållande därtill saknar praktisk betydelse. Icke minst för näringslivets transporter kan en tidsvinst på en halv eller en timme föranledd av en ny bro eller trafikunnel medföra betydande vinster ur transportekonomiska synpunkter. Sådana förbättringar av transportekonomin kommer direkt eller indirekt produktion eller distribution och i sista hand konsumenterna till godo.

Även om för närvarande formella hinder icke föreligger för ett avgiftssystem på enskilda broar, tunnlar och vägar, reser dock svensk lagstiftning sådana svårigheter mot dylika företag, att de knappast kan sägas vara praktiskt genomförbara. Ett klarläggande av vilka lagändringar som erfordras för att möjliggöra tillkomsten av avgiftsbelagda trafikaneläggningar är därför önskvärt. Först bör emellertid utredas, i vilka former och under vilka förutsättningar en avgiftsbeläggning av dylika leder lämpligen bör komma till stånd. Såsom anfördes i den inledningsvis omnämnda motionen, torde som ett villkor för avgiftsbeläggning i regel böra gälla, att andra framkomlighetsmöjligheter står trafikanterna till buds. De bör med andra ord ha valmöjlighet mellan längre eller mer belastade kostnadsfria leder och snabbare men avgiftsbelagda. Visserligen torde — såsom framhölls av chefen för kommunikationsdepartementet i hans svar på den likaledes ovan nämnda interpellationen — berörda frågor bli klarlagda i anslutning till det arbete som bedrivs inom den s. k. Öresundsdelegationen. Enligt vår mening bör emellertid detta arbete icke avvaktas. Det kan ifrågasättas, huruvida icke en mera allsidig prövning av berörda problem bör komma till stånd än den som förväntas ske inom Öresundsdelegationen. Även andra broprojekt, baserade på ett avgiftssystem, har som bekant aktualiserats, bl. a. över Kalmar sund och Göta älv. Österleden i Stockholm är också ett tänkbart projekt. Prövningen bör ske så skyndsamt, att delegationen får möjlighet att grunda sina ståndpunktstaganden på det material som därvid framkommer. Under alla förhållanden bör utredningen samråda med Öresundsdelegationen.

Det är visserligen riktigt att — såsom anfördes i de nyss berörda motionerna och bekräftades av förra årets riksdag — här angivna spörsmål i och för sig ligger inom arbetsområdet för 1953 års trafikutredning. Nämnda utredning har emellertid att klarlägga och ta ställning även till en mångfald andra mycket komplicerade problem på trafikområdet. Enligt vad vi nu inhämtat, kan därför antagas, att om utredningen skulle lösa även här berörda frågor avsevärd tid kommer att förflyta, innan resultaten kan redovisas. Läget är emellertid brådskande. Det förefaller under sådana förhål-

landen vara mest ändamålsenligt att bryta ut nämnda frågor från trafikutredningens arbetsprogram och snarast möjligt göra dem till föremål för särskild utredning.

Med åberopande av vad här anförts får vi hemställa, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om formerna och förutsättningarna för anordnande av avgiftsbelagda trafikänläggningar snarast utredes samt att de förslag till lagändringar, vartill en dylik utredning kan leda, framläggas inför riksdagen.

Stockholm den 18 januari 1960

Gösta Bohman

Carl-Wilh. Lothigius Carl Eric Hedin Folke Nihlfors