

Nr 180

Av herr **Strandberg m. fl.**, *angående vägväsendets framtida finansiering.*

(Lika lydande med motion nr 236 i Andra kammaren)

Behovet av en snabb utbyggnad av vårt lands vägtrafikleder blir alltmer angeläget. Under de närmaste decennierna kommer mot bakgrunden av de hittillsvarande eftersläpningarna i vägbyggnadsprogrammet och med hänsyn till fordonsparkens ansvällning väsentligt ökade anspråk att ställas på medel för väg- och gatubyggnader.

För den översiktliga vägplaneringen fram till 1985 har tillsatts särskilda sakkunniga. I direktiven till utredningen har dock icke olika former för vägväsendets finansiering berörts. Vi finner att utredningen i detta hänseende bör kompletteras.

Den långsiktiga bedömningen bör härvidlag ske förutsättningslöst. Olika finansieringssystem bör prövas samt deras för- och nackdelar och andra konsekvenser redovisas.

Det nuvarande finansieringssystemet bygger på kontantprincipen, d. v. s. väginvesteringarna avräknas samma år de utföres mot inkommande bilskattemedel över automobilskattemedelsbudgeten. Samtidigt avräknas löpande driftutgifter för vägunderhåll, vägtrafikväsendet, polisväsendet etc.

Uppenbarligen räcker inte denna finansieringsmetod till för att åstadkomma en tillräckligt snabb utbyggnad av vägnätet. Finansiering över kapitalbudgeten bör därför undersökas. Denna omedelbara kostnadstäckning innebär en belastning av nuvarande generation som kan anses vara alltför hård med hänsyn till investeringarnas långsiktiga beskaffenhet.

I alldeles särskild grad gäller detta särskilt kapitalkrävande anläggningar med lång livstid, såsom motorvägar och storbroar. Våra största trafikleder, som till stor del har att bära långväga trafik och som i huvudsak sammanbinder Stockholm, Göteborg och Malmö, behöver inom de närmaste åren byggas ut till motorvägsstandard. Även andra delar av våra europavägar måste av allt att döma byggas ut till denna vägstandard. I vägplanen räknades med ett motorvägnät om ca 1 800 km, vilket borde vara utbyggt 1975. Den 1 januari 1965 uppgick den totala motorväglängden endast till ca 200 km. Med tanke på den långsamma utbyggnadstakten kommer det därför snart att visa sig oundvikligt att avsevärt utöka byggnadsprogrammet. Omfartslederna kring de större och medelstora städerna liksom in- och ut-

farter till desamma har i många fall en trafikvolym som nödvändiggör utbyggnad till dubbla körbanor, i vissa fall utbyggnad till motorvägsstandard. Marklösenkostnaderna är höga och byggnad av typ stadsmotorvägar är mycket kapitalkrävande.

Vad gäller storbroar föreslås dessa för budgetåret 1966/67 få en medeltilldelning av 44 miljoner kronor. En extra uppräkningsräkning är här inräknad genom ölandsbron. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskar 400 miljoner kronor för byggande av riksvägar, d. v. s. en ökning med 60 miljoner kronor. Departementschefen kan med hänsyn till det ansträngda budgetläget inte tillstyrka någon ökning alls. Eftersläpningen i byggnadsprogrammet kommer alltså att bli än mer markant under den närmaste framtiden. Både ur kommunikationssynpunkt och trafiksäkerhetssynpunkt är denna utveckling oroande. Denna nödtvungna inskränkning i investeringstakten är dyrbar. Motorvägar har vidare en ekonomisk livstid överlägsen andra vägars. De har även betydligt lägre underhållskostnader. Men framför allt ger motorvägar en överlägsen transportekonomi genom sin snabba trafik och stora kapacitet. Stora vinster i trafiksäkerhet torde även kunna uppnås. I USA beräknar man dessa senare vinster under 1965 till 3,4 miljarder dollar, och 1973 beräknar man att detta belopp tredubblats. Till detta kommer den rent humanitära aspekten i form av att tusentals människor besparas fysiskt och psykiskt lidande.

Att beaktas bör även att de högre underhållskostnaderna för riksvägar av ordinarie typ snabbare bortfaller vid en snabbare utbyggnad av motorvägnätet.

Motorvägar är emellertid utomordentligt kostnadskrävande. En lånefinansiering är därför ett nödvändigt komplement till direktfinansieringen, om det skall bli möjligt att ge vägnätet en standardhöjning som tillfredsställande uppfyller kraven på transportekonomi och trafiksäkerhet.

Bilskattens karaktär av bilägarens kostnad för utnyttjande av vägsystemet skulle betonas i ännu högre grad än nu om väg- och vattenbyggnadsverket i denna del gjordes självförsörjande i likhet med televerket och andra statliga affärsdrivande verk. Även denna metod förtjänar belysning. Inflytande bil- och bensinskatter skulle då betraktas som en inkomst för verket.

Det torde snarast böra utredas i vilken utsträckning de direkta automobilskattemedlen kan reduceras om ett lånefinansieringssystem för motorvägar, tunnlar och storbroar införs i stället för direktfinansiering.

Beträffande vissa större väg- och broföretag är intresset för deras tillkomst så stort att trafikanterna är beredda att genom avgiftsbeläggning bekosta anläggningarnas tillkomst. Det kan knappast resas några invändningar häremot från vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik som är villig att underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett kan antagas ha sådan nytta av anläggningen att avgifterna har mindre betydelse.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande har under 1965 chefen för finansdepartementet tillkallat särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. I direktiven angavs som utgångspunkt för utredningsarbetet att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet liksom nu i princip är fallet skall bäras av vägtrafiken. Att bestämma dessa kostnader syntes emellertid vara förenat med flera djupgående problem av ekonomiskt och trafikpolitiskt slag. För att lösa dessa problem har chefen för kommunikationsdepartementet tillsatt en särskild expertundersökning där utredningen bl. a. enligt direktiven har att pröva vilka kostnader för det allmänna som bör hänföras till vägtrafiken. Även frågan hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier skall övervägas av utredningen.

Det vore värdefullt om direktiven till dessa utredningar kompletterades på sådant sätt att även frågan om en framtida avgiftsfinansiering ingående kunde prövas, eller, om så inte skulle anses lämpligt, att en ny utredning tillsattes för att ingående pröva denna fråga.

Under åberopande av vad som sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning på sätt som i motionen närmare anges om vägväsendets framtida finansiering — lånefinansiering resp. avgiftsfinansiering — vad avser starkt kapitalkrävande anläggningar såsom motorvägar och storbroar, antingen inom pågående utredningars ram eller som en ny utredning.

Stockholm den 25 januari 1966

Bertil Strandberg

Lars Schött

Holge Ottosson

Nr 181

Av herr *Svenungsson m. fl.*, om *höjt anslag till anskaffande av lotsbåtar.*

(Lika lydande med motion nr 239 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1966

Arne Svenungsson

J.-A. Arvidson

N. Yngve Nilsson

Lars Schött
