

## Nr 295

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

(Lika lydande med motion nr 373 i Andra kammaren)

Behovet av en 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.

Långtidsutredningens prognoser beträffande trafikutvecklingen för perioden 1964—1970 visar på en ökning av persontransportarbetet med personbil med 50 % och en ökning av godstransportarbetet med lastbil med 60 %. Räknat i antalet bilkm per år visar prognoserna en årlig genomsnittstillväxt av väg- och gatutrafiken med ca 6 %. I fråga om vägnätets standard redovisas i statsverkspropositionen att endast 37 % av riksvägnätet har fullgod standard i förhållande till dagens trafik och att inte mindre än 36 % är i behov av snar ombyggnad. Av länsvägarna är hela 54 % i behov av snar ombyggnad. För tredje året i rad föreslås nu investeringsanslagen till väg- och gatubyggandet ligga kvar på samma nivå som 1966. Att investeringarna för de första 10 åren av vägplanen väsentligt understiger de ursprungliga kalkylerna är otvetydigt. Hänsyn måste tagas till uppkomna fördringar, och om man beräknar dessa efter väg- och vattenbyggnadsstyrelsens vägindex torde eftersläpningen nu vara 1 500 miljoner kronor eller mera. Riksdagens revisorer har också i sin berättelse för år 1966 närmare belyst det verkliga utfallet av vägplanens investeringar.

För den översiktliga vägplaneringen fram till 1985 har tillsatts särskilda sakkunniga. I direktiven till utredningen har dock icke olika former för vägväsendets framtida finansiering berörts. Vi finner att utredningen i detta hänseende bör kompletteras. Härvidlag bör den långsiktiga bedömningen ske förutsättningslöst. Olika finansieringssystem bör prövas samt deras för- och nackdelar och andra konsekvenser redovisas. Av särskilt intresse är studium av hur finansiering genom upplåning av kapital skulle kunna underlätta en snabb utbyggnad av vägnätet. I alldeles särskild grad gäller detta speciellt 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 1967 uppgick den totala motorväglängden endast till ca 250 km. Med tanke på den långsamma utbyggnadstakten kommer det därför snart att visa sig oundvikligt att avsevärt utöka byggnadsprogrammet. Även omfartslederna kring större och medelstora städer liksom in- och utfarter till desamma måste upprustas, och detta är mycket kapitalkrävande.

Ett nödvändigt komplement till direktfinansieringen måste utgöras av lånefinansiering 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 höra 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 respektive avgiftsfinansiering — vad avser starkt kapitalkrävande anläggningar, såsom motorvägar och storbroar, antingen inom pågående utredningars ram eller som en ny utredning.

Stockholm den 25 januari 1967

*Bertil Strandberg (h)*

*Paul Brundin (h)*

*Holge Ottosson (h)*