

Nr 341.

Av herr **Gustafsson, Karl**, och herr **Anderson, Erik**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet m. m.

I proposition den 22 innevarande mars nr 244 har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att antaga ett vid propositionen fogat förslag till lag om ändring i vissa delar av lagen den 23 oktober 1891 (nr 68) angående väghållningsbesvärets utgörande på landet. Den föreslagna lagändringen åsyftar att åstadkomma vissa partiella förändringar i gällande väglagstiftning i syfte att afhjälpa de mest framträdande bristerna däri. Ehuru omständigheterna utan tvivel påkalla den ifrågasatta lagändringen så uppnås genom densamma likväl icke någon rationell nedskärning av underhållskostnaderna. Tvärtom synes lagändringen komma att medföra ökade utgifter för statskassan bl. a. genom statens bidrag med tre tiondedelar i kostnaderna för vinterväghållningen (§ 76). Genom det för något år sedan införda tillägget till § 60 i här berörda lag har staten dessutom iklätt sig ökade kostnader i så måtto, att inom väghållningsdistrikt, där samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, statsbidraget beräknas å distriktets *verkliga* kostnader för vägunderhållet under näst föregående år.

Statens kostnader för vägunderhållet har ökats år från år. För budgetåret 1926—27 har det i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln upptagna, ordinarie förslagsanslaget till bidrag för vägunderhållet på landet upptagits till 8.5 milj. kronor från att under de fyra närmast föregående budgetåren ha utgått med 5.5, 5.5, 4.7 och 3.2 milj. kronor. Denna kraftiga ökning under så kort tidrymd ger förvisso anledning till reflexioner och vittnar oförtydligt om motorismens stegrande inverkan på kostnaderna för vägunderhållet, på samma gång som den ger föga eller intet hopp om att dessa kostnader skola annat än fortfara att stiga, så länge några mera djupgående förändringar i fråga om vägnas skötsel icke komma till stånd.

Men även de väghållningsskyldiga hava belastats med oerhörda summor för väghållningsbesvärets utgörande. Naturaunderhållet uppskattades sålunda år 1919 till 9.2 milj. kronor, år 1923 däremot till 16.0 milj. kronor. Vägkassornas utgifter utgjorde år 1919 18.5 milj. kronor och år 1923 inte mindre än 50.8 milj. kronor. Sedan dess ha givetvis kostnaderna ökats i betydande grad.

Bihang till riksdagens protokoll 1927. 3 saml. 101 häft. (Nr 341—343.) 1

Utan automobilskattemedlen skulle, hur rättvisa och ändamålsenligt principerna för vägbeskattningen än hade varit, de väghållningsskyldiga vid det här laget duktat under. Dessa medel ha sålunda bidragit till att lätta en skattebörda, som eljest skulle blivit olidlig. Hittills ha de emellertid tagits i anspråk huvudsakligen för underhåll och rätning av vägar; men någon *avgörande* förbättring av landets vägnät har genom desamma icke kunnat komma till stånd. Endast i mycket begränsad omfattning ha de utgått som bidrag till omläggning av vägarna på ett fullt tidsenligt sätt. Fortgår man efter samma linjer i vägförbättringsavseende, är det fara värt, att underhållskostnaderna skola fortfara att stiga och stiga t. o. m. i snabbare takt än automobilskattemedlen, vilket realiter skulle innebära att vägskatterna och naturaunderhållskostnaderna trots automobilskatten komme att ytterligare stegas. *För automobiltrafikanterna innebure detta, att de skatter de erlade endast bidroge till att konservera och i många fall försämra det nuvarande vägväsendet, och för vägskattedragandena liksom för staten endast ökade bördor.*

Kommunikationsministern yttrade vid ett vägmöte i Malmö i november förra året, att frågan om varaktiga vägbeläggningar numera tilldroge sig ett alltmer stegrat intresse och att det i allmänhet vore en ren affär för de väghållningsskyldiga att övergå till dylik beläggning, då trafiken nått en sådan intensitet, att kostnaderna för underhållet uppginge till 3 kronor per längdmeter. Underhållskostnaderna vore då så stora, att de överstege ränta och amortering för anordnandet av en permanent vägbana, varmed förstås en vägbana som är belagd med betong, asfalt eller gatsten. Man torde ej misstaga sig alltför mycket, då man påstår, att den nyssnämnda underhållskostnaden inträder vid en genomsnittlig trafik av c:a 300 fordon per dygn.

Av vägar med en trafik av 400 fordon och däröver per dygn — alltså redan över den ekonomiska gränsen för underhåll — ha vi cirka 3,000 kilometer i vårt land, en siffra som är i ständigt stigande. Rent nationalekonomiskt sett borde således dessa 3,000 kilometer storsvägar redan varit ombyggda. Men då endast en ringa del av dem äro försedda med permanenta beläggningar, så följer därav att oerhörda summor ges ut för underhåll, i själva verket kastas bort. Verkställda beräkningar ha givit vid handen, att våra storsvägar draga ett årligt underhåll uppgående till inte mindre än 11 milj. kronor, vilket kapitaliserat motsvarar en summa av 220 milj. kronor. Läger man härtill den omständigheten, att automobilisterna på grund av de dåliga vägbanorna åsamkas en extra kostnad för ökat slitage för fordonen och ökad olje- och bensinförbrukning av lågt räknat 15 milj. kronor om året, så inses fullväl, huru dyra de nuvarande svenska vägarna i själva verket äro för både trafikanter och skattedragare.

Mången är måhända böjd för att säga, att frågan om permanenta beläggningar på storsvägarna löser sig själv under trycket av nödvändigheten. Detta kan nog ej förnekas och många tecken tyda på att man ute i landet börjar vakna till insikt om denna nödvändighet. Många vägstyrelser sucka redan så tungt under väghållningsbördorna, att det vunnit gensvar i årets statsverksproposition. Om frågan på så sätt skall lämnas åt sig själv och bara av egen

tyngd rulla framåt, kommer detta dock otvivelaktigt att förutom de stora summor, som meningslöst kastas ut på underhåll och driftkostnader, även att skapa ett fullkomligt ouppredbart kaos därigenom, att man på en viss tidpunkt kommer att vakna upp inför en arbetsbörda av sådan omfattning och av så trängande art, att varken krafter eller pengar stå att uppbringa för arbetenas utförande.

Det erfordras därför, att staten redan nu fattar i ögonsikte, att här är någonting som bör göras och göras snart. Det stats- och kommunalfinansiella läget är tyvärr sådant, att anvisande av medel i någon större omfattning för en tidsenlig omgestaltning av våra stovvägar för närvarande icke är möjligt. Överväger man emellertid de andra utvägar som kunna stå till buds, så erbjuder sig genast en som efter allt att döma är framkomlig. Och denna utväg är anlåtande av automobilskattemedlen i större utsträckning än förut för anordnande av permanenta vägar. Automobilskattemedlen hava hittills ökats med några miljoner kronor varje år och lära i framtiden komma att ökas i minst samma takt. Ansloges nu en del av dessa medel, förslagsvis 20 å 30 %, till vägarnas förseende med permanent beläggning eller till amortering av lån för dylikt ändamål, så skulle på något tiotal år dessa medel jämte de inbesparade underhållskostnaderna räcka till för att förse minst 3,000 kilometer vägar med permanent beläggning. Realiserades ett dylikt byggnadsprogram, skulle detta vidare innebära, att ett stort antal arbetare, som nu gå sysslolösa och underhållas av staten, kunde beredas arbete, varjämte ökad livaktighet inom de materiallevererande industrierna ävenledes bleve följden. Vägskattebördan komme även därigenom att i avsevärd grad lindras.

Det är givetvis icke möjligt att i en motion lägga fram detaljer om hur ett byggnadsprogram av nu antytt slag lämpligen borde genomföras. Frågan kräver noggrant övervägande ur både teknisk och finansieringssynpunkt, särskilt i det sistnämnda avseendet. Det låter tänka sig, att t. ex. de olika vägdistrikten finge uppgöra flerårsplaner för vägarnas omläggning i ett sammanhang samt att dessa planer genomfördes succesive med anlåtande av härtill anslagna automobilskattemedel ävensom lån, till vilkas förräntning och amortering sedermera utfallande dylika medel finge användas.

En utredning i den förevarande frågan synes emellertid i hög grad påkallad, och det torde närmast ankomma på Kungl. Maj:t att låta verkställa en sådan.

Vi få därför, under åberopande av vad som i det föregående anförts, hemställa,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning angående planmässig övergång till permanent beläggning av våra starkast trafikerade vägar med beaktande av i samband därmed stående finansieringsfrågor, ävensom framlägga de förslag vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 1 april 1927.

K. J. Gustafsson,

Erik Anderson,

