

**Nr 241.**

Av herr **Göranson**, *angående användande av automobilskattemedel för byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar.*

Genom automobiltrafikens tillkomst och oanade utveckling under de senare åren har vårt land kommit i åtnjutande av ett nytt, betydelsefullt samfärdsmedel. Icke minst ha de nya förbindelsemöjligheterna i hög grad omgestaltat förhållandena på landsbygden. Nya och förbättrade avsättningsmöjligheter ha skapats för lantbrukets och skogens produkter. Förut avlägsna och isolerade trakter ha i ett slag blivit ryckta närmare de centrala platserna och de stora farlederna. Vad detta har betytt och i framtiden kommer att betyda i såväl kommersiellt som även i kulturellt hänseende torde knappast kunna överskattas.

En obetingad förutsättning för motortrafikens utveckling är dock förefintligheten av goda vägar. Vid talet härom träffar man på den i övrigt ljusa tavlans mörka punkt. Så länge vägunderhållet enbart åvilade landsbygdens skattedragande befolkning får man icke förvåna sig över att bilismens utveckling av denna befolkning sågs med oblida ögon, detta därför att de motoriserade fordonen satte helt andra och mycket högre krav på vägarnas beskaffenhet än den trafik, som tidigare belastat våra landsvägar. Emellertid fann man snart en form för avhjälpan det av det sålunda uppkomna missförhållandet genom införandet av skatten på motorfordon. Denna automobilskatt har under ett fåtal år stigit till stora belopp. I årets statsverksproposition upptages automobilskatten till ej mindre än 30 miljoner kronor. Huruvida detta stora belopp ändock är tillräckligt för att kompensera de stegrade anspråken och den ökade slitningen å våra landsvägar undandraget sig givetvis den enskildes bedömande. Härom och framförallt om de inflytande skattemedelns fördelning har mycken diskussion förts såväl inom som utom riksdagen. Man har emellertid enat sig om två huvudändamål, till vilken skatten skall användas, nämligen ombyggnad och förbättring av viktigare vägar samt det direkta vägunderhållet. Till dessa båda ändamål föreslår departementschefen i år böra utgå av bilskattemedel dels 19,8 miljoner och dels 5,25 miljoner kronor alltså sammanlagt över 25 miljoner kronor. I likhet med ett flertal andra motionärer anser även jag, att den del av nämnda belopp, som går till direkta underhållskostnader, säkerligen är otillräcklig. Om man däremot lägger märke till den hastiga takt i vilken

grundförbättringar och omläggningar av de stora stråkvägarna numera tack vare bilskattemedlen äger rum, synes det härvidlag vara ganska tillfredsställande ordnat. Denna känsla blir särskilt stark, om man med lättheten att erhålla anslag för dylika ändamål jämför den stora svårighet och den långa väntetid, som är förbunden med att få del av det ordinarie anslaget till byggande av landsvägar och vanliga bygdevägar. Detta sistnämnda anslags storlek står icke i rimligt förhållande till det föreliggande och av myndigheterna även erkända behovet. För att täcka detta behov och för att under 10 år framåt avarbeta de ineliggande ansökningarna, uppgående till över 35 miljoner kronor, skulle under den närmaste tiden ett årligt anslag av 8,5 miljoner kronor i stället för nu tillgängliga och föreslagna 3 miljoner kronor.

Härmed är jag framme vid syftemålet för denna motion. I riksdagen har man motionsvis år efter år sökt erhålla högre anslag för sistnämnda ändamål, men förgäves. Då det sålunda synes utsiktslöst att av direkta budgetmedel erhålla högre belopp till ifrågavarande ändamål, synes det mig, som om man borde taga under övervägande, huruvida icke någon del av de allt rikligare inflytande automobilskattemedlen borde användas till förstärkning av anslaget till byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar. Från automobilägarehåll torde mot en sådan tanke knappast några befo-gade erinringar kunna göras. När de s. k. genomfartsvägarna inom en ganska snar framtid äro ombyggda och förbättrade synes det vara på tiden, att även de vanlottade trakter, som totalt sakna allmänna vägar, successivt genom nyanläggningar av vägar beredas liknande möjligheter, som de bygder åtnjuta, vilka sedan gammalt ägt en allmän väg. Jag håller före, att även en dylik utveckling kan äga intresse för bilägarna, ty härigenom skulle ytterligare avsevärda befolkningsområden kunna komma i lättare förbindelse med befintliga handelscentra o. s. v. Framför allt anser jag, att en något hastigare utveckling i här antydd riktning vore en gärd av rättvisa mot de i trafikhänseende mindre lyckligt lottade bygder, ofta nog av betydande storlek, som ännu till och med i södra delarna av vårt land förefinnas. Det är dock så, att dessa traktors skattedragande innebyggare hittilldags och ännu länge framåt ha att i förhållande till sin inkomst bidra till underhållet av de stora bilvägarna utan att, utom i undantagsfall, ha förmånen att trafikera desamma. Jag är medveten om, att den invändningen skall resas mot mitt resonemang, att det icke är nog med de förbättringar av våra stråkvägar, som nu äro utförda eller planlagda, utan härefter kommer kravet på vägbanornas beläggning med gatsten eller annat dyrbart material, och om dylika arbeten skola utföras i större utsträckning förslå icke ens bilskattemedlen långt. Utan att vilja helt fränkänna denna invändnings befogenhet, tillåter jag mig likväl påstå, att en dylik utveckling dock icke bör äga rum med undanskjutande av det rättvisa krav, icke på lyxvägar, men väl på användbara och relativt goda vägförbindelser, som landsbygden

i sin helhet är berättigad hysa. Jag förmenar alltså, att förbättringen av våra stråkvägar och utvecklingen av vårt vägväsen i allmänhet bör hålla något så när jämna steg. Det är icke för djärvt att påstå, att under sista tiden det senare önskemålet fått stå betydligt tillbaka för det förra.

Angående storleken av den del av bilskattemedeln, som eventuellt skulle överföras till det ordinarie väganslaget, kunna givetvis olika meningar råda, även om det berättigade i de synpunkter, jag här framfört, skulle vinna beaktande. För min del skulle jag helst se, att ett visst procentuellt belopp av hela bilskatten, exempelvis 10 procent, finge användas på föreslaget sätt, men givetvis kunna även andra beräkningsgrunder leda till åsyftat resultat.

Då det torde vara utsiktslöst att i år yrka någon ändring i detta hänseende i budgetförslaget, ber jag i stället få hemställa om utredning i ärendet.

I anledning av vad jag sålunda anført, får jag alltså yrka,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning i enlighet med i denna motion angivna riktlinjer, huruvida och i vilken utsträckning automobilskattemedel må kunna tagas i anspråk för byggandet av landsvägar och vanliga bygdevägar samt att till nästa års riksdag framlägga det förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 21 januari 1928.

*Ernst Göranson.*

---

