

Nr 83.

Av herr **Olsson** i Mellerud m. fl., om förhöjt statsbidrag till vägunderhållet.

Den oerhört snabbt utvecklade motoriseringen av stora delar av vårt transportväsen har ställt ständigt stigande krav på såväl anläggning av nya vägförbindelser som på underhåll och ombyggnad av vårt äldre vägnät. Med tillhjälp av statsmedel ha väghållningsskyldiga under en relativt kort tidsperiod och med stora uppoffringar utfört ett omfattande nydaningsarbete på hithörande område, oftast under förhoppning, att statsmakterna omsider allvarligt skulle bemöda sig åstadkomma de lättnader i vägskattebördan, som dessa landsbygdens väghållningsskyldiga ansågo sig rimligen ha rätt att fordra.

Alltmer synes också riksdagen ha insett det berättigade i dessa synpunkter, vilket förhållande särskilt framgår av föregående års riksdagsskrivelse nr 6 A, punkten 15, där det som motivering för höjningen av det direkta underhållsbidraget till vägdistrikten framhålles följande: »Utan att underskatta värdet av nu över hela landet pågående livliga arbete med vägarnas förstärkning jämte rätnings- och utvidgningsåtgärder av olika slag vill dock riksdagen erinra om de ökade bördor, detta inneburit för de enskilda vägdistrikten. I ej ringa utsträckning hava vägkassorna blivit så ekonomiskt betungade, att svårigheter föreligga för igångsättande av ytterligare förbättringsarbeten, hur önskvärda dylika än vore och även om statsbidrag härför kan påräknas med ökat belopp. Under alla förhållanden lärer med fog kunna göras gällande, att vägväsendets av en alltjämt tillväxande automobiltrafik föranledda hastiga utveckling ej längre får ske på bekostnad av de väghållningsskyldigas berättigade krav att erhålla vederbörlig anpart av själva underhållskostnaderna ersatt.»

Även med den förhöjning av det direkta underhållsbidraget från 25 % till 40 % av vägdistriktets underhållskostnader, som företogs vid 1929 års riksdag, torde man dock inte i någon mån kunna säga, »att väghållningsskyldiga nu erhållit vederbörlig anpart av underhållskostnaderna ersatt.»

Enligt statsutskottets för ett år sedan gjorda uttalanden torde den av automobiltrafiken orsakade underhållskostnaden motsvara »sannolikt minst 75 och inom en nära framtid inemot 90 % av vägunderhållet, och då de trafikräkningar, som ligga till grund för detta uttalande, förskriva sig från ännu tidigare tidpunkt, torde man nu ha starkt grundad anledning antaga, att automobiltrafikens andel i vägsplitningen i det allra närmaste uppgår till 90 %.

Av flera uttalanden från såväl regeringsbanken som annat auktoritativt håll synes ingen meningsskiljaktighet råda om att automobiltrafiken bör själv svara för de kostnader den orsakar väghållningen. För närvarande uppgår vägunderhållets bidrag av automobilskattemedel — bortsett från särskilda utgående

bidrag — dock endast till 55 %, vartill kommer 15 % utgående av övriga statsmedel. Disproportionen mellan de kostnader automobiltrafiken orsakar vägdistriktet och summan av det sammanlagda bidraget från staten är betydande och ännu större är avståndet mellan den ifrågakvarande underhållskostnaden och de bidrag automobilskatten ger för att täcka nämnda kostnad med.

I årets statsverksproposition synes på den punkten ingen ändring till det bättre inträda. Visserligen föreslår Kungl. Maj:t en höjning av det direkta underhållsbidraget från 40 till 45 %, men samtidigt ställes i utsikt »väsentliga lättnader i gällande föreskrifter beträffande maximihastigheter», eventuellt upphävande av sagda maximibestämmelse, vilket förhållande, såvitt en lekman kan bedöma, med stor sannolikhet kommer att sluka hela den i propositionen föreslagna höjningen.

Automobilskattemedlen beräknas i berörda statsverksproposition öka från 42 till 47 miljoner och synes även från denna utgångspunkt grundade skäl finnas för att kraftigt gå in för att lätta den hårt tryckande vägskattebördan, vilken särskilt för de mindre bärkraftiga bland de väghållningsskyldiga är uppenbart orimlig.

Motionärerna ha ingalunda förbisett, att ett tillgodoseende av ovan angivna synpunkter inkräkta på andra vägväsendet rörande behov, men synes oss rimligt, att det nödvändiga vägunderhållet och de ofrånkomliga vägförbättringarna i första hand tillgodoses av automobilskattemedel och i den mån vägväsendets övriga krav måste fyllas, detta måtte ske genom beskattningsformer, som på ett rimligare sätt fördela bördorna, än vad väglagens skatteprinciper förmå.

Enär, som ovan antytts, av automobiltrafiken förorsakade kostnader för vägunderhållet sannolikt för närvarande uppgå till inemot 90 %, synes det oss synnerligen rimligt, att en sådan förhöjning av det direkta underhållsbidraget företages, att det samlade statsbidraget till vägunderhållet på landsbygden uppgår till 85 %, och finna vi oss sålunda böra föreslå,

att riksdagen måtte besluta, att för vägdistrikt, vars samtliga vägar övertagits till underhåll medelst vägkassan, höja det direkta bidraget till vägunderhållet till 55 % av vägdistriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning.

Stockholm den 17 januari 1930.

A. E. Hansson,
Trollhättan.

Evald Ericsson
i Sörsjön.

Josef Weijne.

Allan Andersson.

F. O. Ericson,
Boxholm.

C. P. Olsson,
Mellerud.

Nils Olsson,
Rödningsberg.

Elof Hällgren.