

Nr 56.

Av herrar von Seth och Boman i Kieryd, i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till vägväsendet.

Vi ha sedan år 1942 haft en reglering av investeringsverksamheten, vilken inneburit en begränsning av de investeringar, som man inom olika områden önskat genomföra. För vägväsendets del har dock skett en särskilt kraftig nedskärning av verksamheten, vilken icke gällt blott nyinvestering i väg- och brobyggnader utan även vägunderhållet. Denna nedskärning började också tidigare än inom de flesta andra investeringsområden, vilket var en följd av att vägväsendet finansieras med automobilskattemedelsinkomsterna. Redan i det andra världskrigets första skede minskade nämligen motorfordonsparken och biltrafiken till ett mycket lågt värde. Inkomsterna av fordonsskatt och drivmedelsskatt blevo därigenom så små, att de icke räckte till ens för minimiutgifterna för att hålla vårt vägnät i det stånd, som under alla förhållanden är nödvändigt för folkförsörjningen ävensom för den militära beredskapen. Utgifterna för väghållningen fingo därigenom finansieras av allmänna skattemedel. Bilismen kan således sägas ha ådragit sig en skuld, vilken emellertid, såsom finansministern anförde vid 1948 års riksdag, bör avskrivas. Att vägarna i ett visst läge skulle kunna få bekostas av andra medel än bilskattemedel förutsattes även vid vägväsendets förstatligande. Särskilda utskottet anförde nämligen då i ett av riksdagen biträtt uttalande, att utskottet ansåg »lämpligast att statens ökade utgifter för vägväsendet under normala tider i första hand finansieras genom bensin- och fordonsskatten och att därutöver eventuellt erforderliga behov täckas genom skattemedel i vanlig ordning».

Numera har emellertid biltrafiken ökat till sådan omfattning, att bilskattemedelsinkomsterna helt täcka utgifterna för vägväsendet. Det bör i detta sammanhang ihågkommas att utgifterna för vägväsendet före dess förstatligande år 1944 delvis täcktes av andra medel än bilskatten, nämligen vägdistriktens andel av väghållningskostnaderna, vilken uppgick till cirka 15 %.

Bilskattemedelsinkomsterna för budgetåret 1949/50 ha i statsverkspropositionen beräknats till 435 miljoner kronor. Därav belöper sig emellertid ett belopp av 210 miljoner kronor på tilläggsskatten på bensin och brännolja, vilken skatt tillkommit bl. a. för att överbalansera statsbudgeten och därför tills vidare icke skall tagas i anspråk för vägväsendets utgifter. De medel, vilka skulle kunna disponeras för vägutgifterna och övriga hithörande anslagsändamål, skulle alltså uppgå till 225 miljoner kronor. Av sistnämnda belopp föreslås emellertid i propositionen att blott 210 miljoner kronor skola disponeras för vägväsendet och därmed sammanhörande ändamål medan 15

miljoner kronor skulle tillföras budgetutjämningsfonden för att stå till förfogande för framtida finansiering av vägutgifterna.

Begränsningen av anslagen skulle liksom föregående år gå ut över bl. a. väg- och brobyggnadsanslagen, vilka, utom vad avser anslaget till nybyggnad av bygdevägar och ödebygdsvägar, skulle uppföras med endast formella belopp. Anslagen ha därvid tillmätts med hänsyn till att medelstillgången skall komma att stå i överensstämmelse med den investeringsbudget som fastställts för år 1949. Därvid har hänsyn tagits särskilt till att ombyggnad av broar med tillfartsvägar i första hand bör ske.

Vi vilja understryka att ett särskilt stort behov av just broombyggnader föreligger för att vårt vägnäts standard — främst avseende bärigheten — icke skall katastrofalt försämrats, samtidigt som bilarna undergå konstruktiva förbättringar, vilka för lastbilar och bussar innebära ökade hjultryck. Ett utnyttjande till fullo av de förbättrade fordonen medför förbättrad transportekonomi och bättre tillgodogörande av den arbetskraft, som användes för landsvägstransporter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i en promemoria, som bilagts styrelsens petita för nästa budgetår och jämväl delgivits landets vägnämnder och länsvägnämnder, framlagt resultatet av en utredning om betydelsen för transportekonomin av en förbättrad väg- och brostandard. Eftersom transportkostnaderna utgöra en betydande del av produktionskostnaderna, bidrar en förbättrad vägstandard till minskningen av produktionskostnaderna. Ehuru behovet av investeringar i vägbyggnader bl. a. ur dessa synpunkter framstår såsom mycket starkt, torde nyinvesteringarna inom vägväsendet liksom inom övriga investeringsområden i nuvarande ekonomiska läge få begränsas.

Även om stora behov föreligga av nyanläggning av vägar, vilka skulle bli av största betydelse för många bygders ekonomiska liv och i många fall utgöra en förutsättning för att inte väglösa bygder skola helt avfolkas, ävensom av hel ombyggnad av för den moderna trafiken mindre lämpliga vägar, synes man på grund av nu rådande förhållanden närmast få inrikta sig på underhåll och en måttlig förbättring av det befintliga vägnätets standard. De åtgärder, som i detta hänseende kunna vidtagas, äro i första hand beroende av hur stort anslag som ställes till förfogande för vägunderhåll men även av anslagen till förstärkning och förbättring av vägar samt till vägbeläggningar.

Även beträffande anslaget till vägunderhåll har emellertid föreslagits en begränsning för att utgifterna för vägväsendet skola hållas inom en ram av 210 miljoner kronor. Anslaget har sålunda i statsverkspropositionen upptagits med 138 miljoner kronor mot av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade 155 miljoner kronor. För innevarande budgetår komma tillgängliga anslagsmedel att uppgå till 149 miljoner kronor sedan en förutsatt medelsanvisning av 15 miljoner kronor å tilläggsstat skett. Sistnämnda me-

delsanvisning är avsedd att delvis täcka kostnaderna för genom 1948 års kollektivavtal inträdda löneökningar samt för maskinkostnadsökningar föranledda av höjda priser på bensin och brännolja, vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat till 17 miljoner kronor. Av denna ökning lär en icke obetydlig del härröra från tilläggsskatten på drivmedel. Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskade ökade anslaget till vägunderhåll har sålunda beräknats i stort sett medgiva ett vägunderhåll av samma standard som under budgetåret 1948/49. Någon ökning av arbetskraften för det egentliga vägunderhållet har heller icke beräknats skola ske.

Ett anslag av 138 miljoner kronor till vägunderhåll innebär sålunda med hänsyn till inträdda kostnadsfördyringar, att underhållsarbetet kommer att bli mindre än under budgetåret 1946/47. Just under detta år voro klagomålen på vägunderhållet som kraftigast. Överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet ha ansett, att denna kritik var berättigad. Bl. a. voro grusvägbanorna i stor utsträckning nedslitna. Även om väderleksförhållandena under nästa budgetår icke kunna förutsättas bli lika ogynnsamma för vägunderhållets bedrivande som de voro under år 1947, synes det oss betänkligt att så minska anslaget, att man åter kan komma i samma situation som då med fördyrade transportkostnader och betydande olägenheter för trafikanterna och i många fall också stora skador på vägarna som följd.

Vägbeläggningar äro, såsom visades i 1948 års statsverksproposition, investeringar av en mycket hög räntabilitet, emedan de omedelbart ge resultat i form av minskade kostnader för trafiken och för vägunderhållet. Ute i landet har resultatet av de senaste årens ökade anslag till detta ändamål emotsetts med största tillfredsställelse. För dem som äro intresserade och beroende av förbättringar inom vägväsendet är det därför en stor besvikelse att det påbörjade programmet för vägbeläggningar icke kan genomföras på beräknat sätt, vilket skulle bli följden av en sänkning av anslaget till vägbeläggningar från de båda sista budgetårens 25 miljoner kronor till i propositionen beräknade 15 miljoner kronor. Att märka är att vägbeläggningsverksamheten under kriget på grund av materialbrist måste försummas i så hög grad, att en del tidigare utförda beläggningar måste rivs upp, emedan de icke kunde hållas i trafikabelt skick. Beläggningsverksamheten bör med hänsyn till det anförda bedrivas i den utsträckning, som tillgången på beläggningsmaterial medgiver. Det synes oss även angeläget att de maskiner för beläggningsändamål, som finnas, fullt utnyttjas. Tilläggas bör att dessa arbeten kräva förhållandevis liten arbetskraft.

Såsom förut nämnts torde man f. n. få inrikta sig på att hålla det befintliga vägnätet i fullgott skick och vidtaga snärre förbättringar men nödgas avstå från hel ombyggnad av vägar. För dessa förbättringar är anslaget till förstärkning och förbättring av vägar avsett. Då emellertid sådana arbeten även äro erforderliga såsom förarbeten för beläggningar, blir följden av ett alltför litet anslag härtill att förbättring av bygdevägnätet, vilket är av

största betydelse för skogs- och jordbrukets transporter, icke kan komma till stånd. Det är därför med tillfredsställelse vi finna att anslaget till detta ändamål i årets statsverksproposition upptagits till sådant belopp, att även en viss förbättring av bygdevägnätet bör kunna ske, ehuru, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar visa, även för detta ändamål ett betydligt högre anslag vore behövt.

För att vårt vägnät skall kunna följa den standardförbättring, som skett i fråga om motorfordonen, skulle så avsevärda kapitalinvesteringar bli erforderliga, att ändrade grunder för vägväsendets finansiering torde böra införas. Med de nu tillämpade grunderna för finansieringen torde man få inrikta sig på åtgärder, som väsentligen äro ägnade att bibehålla vägnätet vid dess nuvarande standard, och åtgärder, som ge snabbt resultat i form av förbättrad trafikekonomi. Av synnerlig betydelse är att underhållet bedrives i sådan utsträckning, att vägarna icke försämrans. En riktig avvägning av förhållandet mellan kostnaderna för sådana åtgärder och trafik-kostnaderna synes oss vara att hela den nuvarande automobilskattemedelsinkomsten (den särskilda tilläggsskatten på drivmedel undantagen), vilken kan betraktas som biltrafikens vägavgifter, användes för detta ändamål. Oss synes därför riktigt att anslagen till vägändamål för budgetåret 1949/50 sammanlagt upptagas till så stort belopp som de beräknade automobilskattemedelsinkomsterna medgiva.

Med åberopande av det anförda få vi hemställa,

att riksdagen måtte för budgetåret 1949/50 anvisa anslag, som skola avräknas mot automobilskattemedel, med sammanlagt 225 miljoner kronor och att därvid det i statsverkspropositionen under sjätte huvudtiteln, punkten B 7, äskade anslaget 138 miljoner kronor till vägunderhållet höjes till 153 miljoner kronor.

Stockholm den 20 januari 1949.

T. G. v. Seth.

Rudolf Boman

i Kieryd.