

Nr 530

Av herr **Bengtson** i Solna m. fl., om den framtida finansieringen av vägväsendet, m. m.

(Lika lydande med motion nr 449 i Första kammaren)

Behovet av en snabb utbyggnad av vårt lands vägtrafikleder ter sig alltmer angeläget. Under de närmaste decennierna kommer inte minst mot bakgrunden av de hittillsvarande eftersläpningarna i vägbyggnadsprogrammet väsentligt ökade anspråk att ställas på medel för väg- och gatubyggnader.

För den översiktliga vägplaneringen fram till 1985 har tillsatts särskilda sakkunniga. Denna utredning är otvivelaktigt synnerligen nödvändig. I direktiven till utredningen har emellertid vägväsendets finansieringsproblem ej berörts. Enligt vår uppfattning bör utredningen på lämpligt sätt kompletteras i detta hänseende.

Behovet av närmare diskussion av finansieringsspörsmålen ter sig av principiella skäl så mycket mer angeläget som frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggande tagits upp under kommunikationsdepartementets huvudtitel i årets statsverksproposition. Kungl. Maj:t har därvid förordat att statsbidrag enligt principöverenskommelsen mellan företrädare för kommunikationsdepartementet samt Stockholms stad och Stockholms län må kunna utgå för 95 % av kostnaderna för s. k. underbyggnad för de i överenskommelsen angivna tunnelbanorna. Statsbidragen förutsättes skola rymmas inom ramen för en eljest normal ökning av gatu- och väkanslagen till kommuner i storstockholmsregionen. I propositionen har Kungl. Maj:t hemställt att riksdagen måtte godkänna grunderna för statsbidrag till byggande av tunnelbanor.

Det föreslagna finansieringssystemet för tunnelbanebyggnaderna innebär ett avsteg från hittillsvarande principer för användningen av bilskattemedel. Grundtanken i systemet med specialdestination av bilskattemedlen till väg- och trafikändamål har varit att söka belasta vägtrafiken med de kostnader den förorsakar det allmänna.

Kritik har framförts mot denna form av specialdestination bl. a. av riksdagens revisorer i 1964 års berättelse. De har icke förnekat behovet av en särredovisning för att ta ställning till vägväsendets anslagsfrågor men har ifrågasatt om icke redovisningen kan göras på enklare sätt genom ett fristående konto vid sidan av riksstaten.

Frågan om statsbidrag till tunnelbanebyggnader behandlades av utredningen om städernas väghållning (SOU 1959: 19), som anförde skäl för och emot men

ställde sig avvisande till tanken på bidrag. Departementschefen ansåg för sin del i prop. 81 år 1960 att spørsmålet om åtgärder för att på längre sikt främja ett ändamålsenligt val mellan olika trafikmedel icke var så utrett att definitiv ställning kunde tagas. Det ankom på 1953 års trafikutredning att klarlägga hit-hörande frågekomplex.

Trafikutredningen, som avslutat sin verksamhet, har emellertid såvitt vi kunnat finna ej behandlat detta spørsmål. De riktlinjer för den statliga trafikpolitiken som efter det 1953 års trafikutredning avlämnat sina betänkanden antogs av 1963 års riksdag bör dock enligt vår uppfattning beaktas även vid överväganden rörande finansieringen av såväl vägar och gator som tunnelbanor. I utskottsutlåtandet framhölls att varje trafikgren i princip borde svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor. Det kan diskuteras om en finansiering av tunnelbanebyggen med bilskattemedel kan rymmas inom denna generella målsättning.

Den tveksamhet som sålunda skulle kunna råda rörande tunnelbanefinansieringen förstärks av att det framlagda förslaget enligt departementschefens uttalande innebär en väsentlig dämpning av utbyggnadstakten när det gäller yttrafiklederna i stockholmsområdet. I själva verket synes uttalandet innebära att det ej är fråga om någon extra ökning av de sammanlagda statsbidragen. I propositionen har ej ens i stora drag angivits storleken av de förordade anslagen. Man har därför ej möjlighet att bedöma förslagets reella konsekvenser. Det är enligt vår uppfattning angeläget att den träffade principöverenskommelsen redovisas för riksdagen i anslutning till den aviserade propositionen med förslag till författningsbestämmelser.

Enligt vår mening saknas för närvarande erforderligt underlag för ett definitivt ställningstagande till de av departementschefen förordade grunderna för statsbidrag till byggande av tunnelbanor. Den uppnådda principöverenskommelsen rörande den kollektiva närtrafiken i storstockholmsområdet är dock av så stor betydelse att det kan vara rimligt och riktigt att den biträdes av riksdagen. Enligt 1963 års trafikpolitiska målsättning kan ersättning utgå av allmänna medel för att lämna viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig.

De bidrag varom här är fråga torde därför i avvaktan på den generella översyn av vägfinansieringens problem som enligt vår mening snarast bör ske bära i princip regleras över särskilt anslag som ej avräknas mot bilskattemedel.

Den långsiktiga bedömningen av vägväsendets finansieringsproblem bör enligt vår uppfattning ske förutsättningslöst. Olika finansieringssystem bör prövas samt deras för- och nackdelar och andra konsekvenser redovisas.

Det nuvarande finansieringssystemet bygger på kontantprincipen, dvs. väginvesteringarna avräknas samma år de utföres mot inkommande bilskattemedel över bilskattemedelsbudgeten. Samtidigt avräknas löpande driftutgifter för vägunderhåll, vägtrafikväsendet, polisväsendet etc. Motsvarande samordning

mellan vägutgifter och bilskatteinkomster kan även tänkas ske vid sidan av statsbudgeten.

Med tanke på behovet av en snabbare utbyggnad av vägnätet och de ur trafikpolitisk synpunkt motiverade kraven på likställighet mellan trafikmedlen även i finansieringshänseende bör finansiering över kapitalbudgeten belysas.

I alldeles särskild grad gäller detta kapitalkrävande anläggningar med lång livslängd, till vilka vi räknar motorvägar, stadsmotorvägar, tunnelbanor och storbroar. Beträffande våra största trafikleder, som till stor del har att bära långväga trafik och som i huvudsak sammanbinder Stockholm, Göteborg och Malmö, erfordras inom de närmaste åren utbyggnad till motorvägsstandard. Även andra delar av våra Europavägar måste av allt att döma utbyggas till motorvägsstandard, i första hand i närheten av vissa städer. I vägplanen räknades med ett motorvägnät om ca 1 800 km, vilket borde vara utbyggt omkring 1975. För närvarande är endast ca 200 km öppnade för trafik och omkring 100 km under byggnad. Det kommer därför snart att visa sig oundvikligt att avsevärt utöka byggnadsprogrammet. Omfartslederna kring de större och medelstora städerna liksom in- och utfarter till desamma har i många fall en trafikvolym som nödvändiggör utbyggnad med dubbla körbanor, i vissa fall utbyggnad till motorvägsstandard. Marklösenkostnaderna är höga, och dessa trafikleder av typ stadsmotorvägar kommer också att bli kapitalkrävande. Utbyggnad av tunnelbanesystemet i stockholmsregionen kräver likaså betydande årliga insatser under kommande 15-årsperiod; och vad slutligen gäller storbroarna, har de för närvarande en medelstildelning i storleksordning 40 milj. kr. per år. En extra belastning är här ifrågasatt genom Ölandsbron, som under en femårsperiod kräver ett extra anslag utöver de 40 miljonerna med ytterligare ca 15 milj. kr. per år.

Finansieringen av dessa stora investeringsutgifter för motorvägar på landsbygden och större trafikleder inom stadsområden borde bli föremål för omprövning. Det kan synas att motorvägar är dyra att bygga och att vi inte har råd att bygga sådana i den takt den moderna och internationella bilismen kräver. Om de i stället finansierades över kapitalbudgeten och kostnaderna för dem i form av avskrivning, räntor och underhåll redovisades skulle det måhända visa sig att de är lönsamma på ett helt annat sätt än många andra vägar med mindre anläggningskostnad. Det har visat sig att motorvägar har en ekonomisk livstid vida överlägsen andra vägar. Det torde också vara ostridigt att de har betydligt lägre kostnader för underhåll. Men det viktigaste argumentet för motorvägarna är att de genom sin snabba trafik och stora kapacitet ger god transportekonomi. Slutligen torde möjligheterna att väsentligt förbättra trafiksäkerheten kunna tillvaratas i högre grad. En lånefinansierad utbyggnad som går i långt snabbare takt än bilskattemedel inflyter begränsas naturligtvis till sin omfattning av tillgången på arbetskraft och andra reala resurser.

Vi tror därför, att en lånefinansiering kan bli ett nödvändigt komplement

till direktfinansieringen, om det skall bli möjligt att ge vägnätet en standardhöjning som tillfredsställande uppfyller kraven på transportekonomi och trafik-säkerhet.

Bilskattens karaktär av bilägarens kostnad för utnyttjande av vägsystemet skulle naturligtvis betonas i ännu högre grad än för närvarande om väg- och vattenbyggnadsverket i denna del gjordes självfinansierande i likhet med televerket och andra affärsdrivande verk. Även denna metod förtjänar belysas.

Parallellt bör prövas det tidigare i olika sammanhang väckta förslaget om direkt avgiftsfinansiering av vissa vägar och broar.

Det torde ligga närmast till hands att den här aktualiserade frågan om vägfinansieringen anförtros den 1964 tillsatta vägplaneutredningen, vars direktiv bör kompletteras. Eventuellt bör även ytterligare expertis tillföras utredningen med tanke på de utökade arbetsuppgifterna.

Under åberopande av vad som ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t *dels* hemställa om en allsidig utredning på sätt i motionen närmare angives om vägväsendets framtida finansiering med särskild hänsyn till starkt kapitalkrävande anläggningar, såsom motorvägar, tunnelbanor och storbroar,

dels ock giva Kungl. Maj:t till känna vad i motionen framhållits rörande godkännande av den träffade principöverenskommelsen rörande det kollektiva trafiksystemet i Storstockholm.

Stockholm den 27 januari 1965

Bengt Bengtson
i Solna

Lennart Stiernstedt

Hans Nordgren
