

Nr 242

Av herr **Strandberg m. fl.**, *angående vägväsendets framtida finansiering.*

(Lika lydande med motion nr 301 i Andra kammaren)

Långtidsutredningens prognoser beträffande trafikutvecklingen på våra vägar för perioden 1964—1970 visar på en ökning av persontransportarbetet med personbil med 50 % och en ökning av godstransportarbetet med lastbil med 60 %. Räknat i antal bilkilometer per år visar prognoserna en genomsnittlig årstillväxt av väg- och gatutrafiken med ca 6 %.

I årets statsverksproposition redovisas på nytt föregående års siffror i vad avser vägarnas standard. Härav framgår att inte mindre än 37 % av riksvägnätet är i behov av snar ombyggnad. För länsvägnätet är motsvarande siffra hela 54 %. Dessa siffror är bedömda i förhållande till dagens trafik.

För fjärde året i rad föreslås nu investeringsanslagen till gatu- och vägbyggandet ligga kvar på samma nivå. Att investeringarna för de första tio åren av vägplanen väsentligt understiger de ursprungliga kalkylerna är otvetydigt. Hur man än kalkylerar, så måste hänsyn tagas till uppkomna fördyringar, och om man beräknar dessa efter gällande vägindex torde eftersläpningen nu vara betydligt över 1 500 miljoner kronor. Rationaliseringar inom vägbyggandet kan naturligtvis räknas till godo men synes vara av betydligt mindre omfattning än kostnadsfördyringarna.

Mot bakgrunden av de hittillsvarande eftersläpningarna i vägbyggnadsprogrammet och med hänsyn till fordonsparkens ansvällning liksom den ökade trafikutvecklingen kommer väsentligt ökade anspråk att ställas på medel för väg- och gatubyggnader. Kraven torde bli så stora att erforderliga medel inte kan bedömas på sedvanligt sätt kunna upptagas i budgeten.

För den översiktliga vägplaneringen fram till år 1985 har tillsatts särskilda sakkunniga. I direktiven till utredningen har dock icke olika former för vägväsendets framtida finansiering berörts. Vi finner att utredningen i detta hänseende bör kompletteras. Härvidlag bör den långsiktiga bedömningen ske förutsättningslöst. Olika finansieringssystem bör provas och deras för- och nackdelar och andra konsekvenser redovisas. Av särskilt intresse är ett studium av hur finansiering genom upplåning av kapital skulle kunna underlätta en snabb utbyggnad av vägnätet. I alldeles särskild grad gäller detta speciellt kapitalkrävande anläggningar med lång livstid, såsom motorvägar och storbroar. Våra största trafikleder, som till stor del

har att bära långväga trafik och som i huvudsak sammanbinder Stockholm, Göteborg och Malmö, behöver inom de närmaste åren byggas ut till motorvägsstandard. Även andra delar av våra europavägar måste av allt att döma byggas ut till denna vägstandard. I vägplanen räknades med ett motorvägnät om ca 1 800 km, vilket borde vara utbyggt 1975. Den 1 januari 1968 uppgick den totala motorväglängden endast till ca 300 km. Med tanke på den långsamma utbyggnadstakten kommer det därför snart att visa sig oundvikligt att avsevärt utöka byggnadsprogrammet. Även omfartslederna kring större och medelstora städer liksom in- och utfarter till desamma måste upprustas, och detta är mycket kapitalkrävande.

Ett nödvändigt komplement till direktfinansieringen måste utgöras av lånefinansiering 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 betonas i ännu högre grad än nu, om vägverket i denna del gjordes självförsörjande i likhet med televerket och andra statliga affärsdrivande verk. Även denna metod förtjänar belysning. Inflytande bil- och bensinskatter skulle då betraktas som en inkomst för verket.

Det torde snarast böra utredas i vilken utsträckning de direkta automobilskattemedlen kan reduceras, om ett lånefinansieringssystem för motorvägar, tunnlar och storbroar införs i stället för direktfinansiering.

Beträffande vissa större väg- och broföretag är intresset för deras tillkomst så stort att trafikanterna är beredda att genom avgiftsbeläggning bekosta anläggningarnas tillkomst. Det kan knappast resas några invändningar häremot från vare sig sakliga eller principiella synpunkter. Den trafik som är villig att underkasta sig ett speciellt avgiftssystem för att få sitt trafikledsbehov snabbt tillgodosett kan antagas ha sådan nytta av anläggningen att avgifterna har mindre betydelse.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande har under 1965 chefen för finansdepartementet tillkallat särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa översyn av vägtrafikbeskattningen och därmed sammanhängande frågor. I direktiven angavs som utgångspunkt för utredningsarbetet att kostnaderna för vägväsendet och vägtrafikväsendet, liksom nu i princip är fallet, skall bäras av vägtrafiken. Att bestämma dessa kostnader syntes emellertid vara förenat med flera djupgående problem av ekonomiskt och trafikpolitiskt slag. För att lösa dessa problem har chefen för kommunikationsdepartementet tillsatt en särskild expertundersökning, där utredningen bl. a. enligt direktiven har att pröva vilka kostnader för det allmänna som bör hänföras till vägtrafiken. Även frågan hur dessa kostnader lämpligen bör fördelas på olika trafikantkategorier skall övervägas av utredningen.

Direktiven till dessa utredningar bör kompletteras på sådant sätt att även frågan om en framtida avgiftsfinansiering ingående kunde prövas, eller, om så inte skulle anses lämpligt, att en ny utredning tillsattes för att ingående pröva denna fråga.

Under återopande av vad som sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en allsidig och förutsättningslös utredning rörande vägväsendets framtida finansiering, varvid särskilt större kapitalkrävande investeringar beaktas.

Stockholm den 24 januari 1968

Bertil Strandberg (h) Ragnar Sveningsson (h) Paul Brundin (h)

Lars Schött (h) Henrik Åkerlund (h) Holge Ottosson (h)
