

Nr 377

Av herr Strandberg m. fl., om en utredning rörande vägväsendets framtida finansiering.

(Lika lydande med motion nr 705 i Andra kammaren)

I årets statsverksproposition, bilaga 8, föreslås att anslaget till statens vägverk skall utgå med totalt 1 958 397 000 kronor.

Vägverkets äskanden har utgjort totalt 2 050 000 000 kronor dvs. en ökning med 326 500 000 kronor.

Den till synes stora uppräkningsen av anslaget får dock en annan proportion när man närmare analyserar orsakerna till höjningen. Genom omläggning av budget- och redovisningsförfarandet belastas anslaget nu med poster som tidigare icke ingått. Det reella utfallet blir i själva verket följande:

Anslaget till statligt	vägbyggande:	Oförändrat
» » kommunalt	» :	+ 30 miljoner kronor
» » enskilt	» :	Oförändrat
» » drift av statliga	vägar:	+ 40 miljoner kronor
» » » kommunala	» :	+ 5 » »
» » » enskilda	» :	+ 2,5 » »

Genom att vägbyggnadsanslagen nu för femte året i följd i stort sett föreslås oförändrade är det naturligt att driftanslagen måste uppräknas genom att det minskande vägbyggandet utsatt vägarna för så hård belastning att underhållet (driften) icke längre kan eftersättas. Driftanslagens uppräkning med totalt 47,5 miljoner kronor innebär emellertid ingen verklig, ny satsning utan snarast ett påslag med hänsyn till ökade kostnader av skilda slag. Någon som helst verklig förbättring kan icke uppnås med denna knappt femprocentiga ökning av driftanslagen.

Vad avser byggandet av nya vägar framstår de föreslagna investeringsanslagen som en kapitulation och ett definitivt avstående från alla tidigare långtidsplaner. Och detta i en situation där tidigare planer på trafikutvecklingen inom bilismens område väsentligt har överträffats genom den betydligt större expansion som inträffat i fråga om antalet fordon och trafikarbetets volymutveckling på våra vägar.

Det är också förvånande hur lätt departementschefen ser på denna utveckling. På intet sätt analyseras i statsverkspropositionen de propåer som vägverket framför i sitt äskande. Den oerhört betydelsefulla frågan om väghållningsansvaret som av vägverket ånyo framföres avfärdas av departements-

chefen med några rader. Riksdagen får endast veta att frågan för närvarande övervägs inom departementet och att konsekvenserna är svåra att överblicka. I de sistnämnda orden kan vi instämma. Men det hade varit mycket mer angeläget om departementschefen redovisat synpunkter på vad vägverket anfört, nämligen att de oförändrade anslagen under åren 1966—1969 har bidragit till att situationen inom vårt vägbyggande har skärpts med en ackumulerad efterfrågan som följd. Vägverket framhåller också att om inte det statliga vägbyggnadsanslaget uppräknas med cirka 9 procent per år blir möjligheterna att företa investeringar i vägar och gator utanför de större stadsregionerna och lederna mellan dessa så små, att den statliga väghållningen inte kan anses fylla sina uppgifter inom hela väghållningsområdet. Mängder av kommunalmän ute i landet frågar sig verkligen varhän detta skall bära.

Vi uttalar också vår förvåning över att departementschefen i år avstått från att redovisa vägstandarden i annat hänseende än vad gäller bärigheten. Detta trots att vägverkets petita innehåller intressanta — men nedslående — analyser av våra vägars standard. I petitan framhålles således att av riksvägnätet (inklusive europavägar), om totalt 12 837 kilometer, 35,5 procent (= 4 500 km) är i behov av omedelbar ombyggnad. En jämförelse med läget år 1962 visar att endast en tvåprocentig förbättring skett för hela vägkategorin, medan europavägarna uppvisar en försämring med 6 procent under motsvarande tidsperiod. Orsakerna är den starkt ökade trafiken.

På motsvarande sätt kan vägstandarden på genomgående länsvägar analyseras, varvid resultatet icke blir fullt så skrämmande men likväl utvisar att 51 procent av detta vägnät icke har godtagbar standard.

Under årens lopp har vi påtalat att denna situation snart blir totalt ohållbar. Det kan icke vara försvarligt att våra vägbyggnadsanslag år efter år skall nyttjas som ett slags budgetregulator. Doktrinär syn på finansieringsprinciper i avseende på vägbyggnationer har försatt riket i en ohållbar situation. Det är därför nödvändigt att snarast anlägga ett helt nytt synsätt på vår vägpolitik.

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 prövas 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 till 1975. Den 1 januari 1969 uppgick den totala motorväglängden endast till drygt 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 trafiksäkerhet.

Bilskattens karaktär av bilägarnas 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 bensin-skatter 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 åberopande 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 28 januari 1969

*Bertil Strandberg (m)*      *Paul Brundin (m)*      *Ragnar Sveningsson (m)*

*Holge Ottosson (m)*      *Henrik Åkerlund (m)*      *Karl Pettersson (m)*