

Nr 87

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

(Lika lydande med motion nr 98 i Andra kammaren)

I flera års tid har vi kritiserat den vägpolitik som regeringen för.

Årets statsverksproposition innebär att vägbyggnadsanslagen nu för sjätte året i följd i stort sett föreslås oförändrade. Härigenom är det naturligt att driftanslagen måste uppräknas genom att det minskade vägbyggandet utsatt vägarna för så hård belastning att underhållet (driften) icke längre kan eftersättas. Driftanslagens uppräkning med totalt 46 milj. kr. 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 beträffar 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.

Under perioden 1950—1966 ökade det totala trafikarbetet på vägarna med i medeltal 10,5 % per år. För perioden 1970—1979 beräknas motsvarande ökning till 9 %.

1957 års vägplan har nu ersatts av Vägplan 70. Riksdagen får dock först nästa år taga ställning till den nya planen. Detta hindrar oss dock icke att utnyttja delar av den nya vägplanen då vi ställer frågan om lämpliga ekonomiska metoder för realiserande av Vägplan 70. Att Vägplan 70 i princip kommer att fylla en stor uppgift är uppenbart.

Vägplaneutredningen har i enlighet med direktiven utarbetat två alternativ för väganslagets utveckling. För perioden 1970 till och med 1984 erfordras en total anslagsram av cirka 37 miljarder kr. vid en årlig anslagsökning med 4 % i fasta priser. Alternativ 2 innebär årlig ökning med 7,5 % i fasta priser varvid totalramen slutar på cirka 48 miljarder kr. Beräkningarna har utgått från 1970 års anslagsnivå. Här skall observeras att 1970 års anslagsnivå i stort sett är densamma som nu gällt i fem år. Detta innebär att målet för 1957 års vägplan ingalunda uppnåtts.

Vägplaneutredningen har också belyst den samhällsekonomiska lönsamheten för perioden 1970—1979 och framhåller att den högre anslagsramen ger sådan

nyttökning för samhället att den väl motiverar ökade investeringar. Samtidigt framhålles emellertid att en årlig anslagsökning med 7,5 % torde kräva ökade fordons- och drivmedelsskatter.

Såväl Vägplan 70 som den anslagspolitik som förts de senaste fem åren inger oro. Att våra vägar i dag är i dåligt skick framgår av statsverkspropositionen. I denna anges bl. a. nuvarande vägstandard.

En år 1968 utförd inventering av standarden inom huvudvägnätet har givit nedslående resultat. Av riksvägarna var över 1/3, motsvarande 4 550 km, av icke godtagbar standard. Än sämre förhållande råder på genomgående länsvägar, där 51 %, motsvarande 6 600 km, icke kan anses ha godtagbar standard.

I 1957 års vägplan bedömdes behovet av motorvägar vara 1 800 km år 1975. Vi vet nu att detta mål icke på långa vägar kommer att uppfyllas. Mer än tio år efter det riksdagen antog denna vägplan har vi endast byggt drygt 300 km motorvägar. Och enligt Vägplan 70 kommer vi inte ens med 7,5 % årliga anslagsökningar att 1985 ha färdigställt motorvägar mellan rikets större tätortsregioner.

Under många års tid har vi i riksdagsmotioner påtalat nödvändigheten av en annan politik i avseende på väginvesteringarna.

Vi efterlyser också regeringens ställningstagande till de propåer som vägverket tidigare framfört rörande väghållningsansvaret. I föregående års statsverksproposition framhöll departementschefen att frågan var föremål för överväganden inom departementet. Hur långt har dessa överväganden framskridit? Har frågan varit för känslig för att beröras i årets statsverksproposition?

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 bli upptagna i budgeten.

I direktiven till bilskatteutredningen har 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.

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 bensinskatter skulle då betraktas som en inkomst för verket.

Det torde snarast böra utredas i vilken utsträckning de direkta automobilskatte-medlen 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.

I direktiven till väggkostnadsutredningen 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 åberopade 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 frågan om låne- och avgiftsfinansiering särskilt beaktas.

Stockholm den 20 januari 1970

Bertil Strandberg (m)

Paul Brundin (m)

Ragnar Sveningsson (m)

Karl Pettersson (m)

Henrik Åkerlund (m)

Gunnar Wallmark (m)

Gunvor Stenberg (m)
