

Nr 63.

Av herr **Nisser m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till inköp av gatsten.

Sedan år 1936 har av riksdagen anvisats medel för inköp av gatsten.

För vart och ett av budgetåren 1937/38—1939/40 ha för detta ändamål anvisats 4 miljoner kronor, därav 2 miljoner att utgå av bilskattemedel. Under tiden mars 1936 till september 1939 ha anvisats sammanlagt över 12 miljoner kronor.

Med hänsyn till de reducerade belopp, som till följd av minskade bilskattemedel komma att stå till förfogande för vägändamål, föreslår chefen för kommunikationsdepartementet, att anslaget för kommande år i sin helhet utgår av skattemedel i allmänhet och hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till inköp av gatsten för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor.

Innan man tager ställning till denna fråga, torde man böra klargöra för sig, huruvida det med anslaget avsedda ändamålet är av sådan art, att de avsevärda kostnaderna kunna anses tillräckligt motiverade.

Vad då först frågan om gatstenens lämplighet såsom vägbeläggning beträffar, äro meningarna därom delade. Under den tid, då man endast hade att välja mellan grusvägar, makadamiserade vägar och stensatta vägar, kunde givetvis de stensatta vägarna uppvisa bestämda företräden. Sedan man numera i stor utsträckning övergått till asfalt- och betongvägar, är emellertid läget ett helt annat.

Med hänsyn till den relativa årskostnaden för olika beläggningar ställer sig denna enligt av kungl. automobilklubben och svenska teknologföreningen verkställda undersökningar på följande sätt, om kostnaden för gatsten sättes till 100:

Relativ årskostnad per kvm.

	Gatsten med fogfyllning	Cementbetong	Högvärdig asfaltbelägg.
1. Beläggning på gammal väg	100	80	66
2. » » ny väg	100	78	56
Gatsten på cementbetong:			
relativt 2	124		
Gatsten på vibrobetong:			
relativt 2	115		

Det måste alltså anses till fullo utrett, att de stensatta vägarna icke äga några företräden, som ur ekonomisk synpunkt kunna motivera ett fortsatt användande av gatsten såsom vägbeläggning.

Enligt i Tyskland och Nederländerna verkställda undersökningar äga de ej heller ur trafiksynpunkt några företräden, och särskilt för biltrafik äro betongvägarna att föredraga dels på grund av den jämnare vägbanan, dels på grund av ytans beskaffenhet, som medger en snabbare uppbromsning och mindre slirning.

Om ett anslag till inköp av gatsten ur ekonomiska eller trafiktekniska synpunkter sålunda icke kan anses befogat, återstå de sociala synpunkterna.

Dessa måste givetvis tillmätas en avsevärd betydelse, men det är ur denna synpunkt även nödvändigt, att man går fram efter en på förhand uppgjord plan, så att man ej gör ont värre.

Man måste då först göra klart för sig, om över huvud taget tillverkningen av gatsten bör genom statlig subvention för framtiden vidmakthållas. Av vad som förut anförts synes oss framgå, att så ej är fallet. Det är enligt vår uppfattning oriktigt att på konstlad väg uppehålla en tillverkning, som ej i sig själv äger tillräckliga livsbetingelser. Man bör då i stället söka finna användning för stenen på annat sätt, eller, om detta ej skulle visa sig möjligt, vidtaga åtgärder för att överflytta arbetskraften till andra områden.

I sitt utlåtande över 1937 års granitutrednings betänkande säger kommerskollegium rörande överflyttning av arbetskraften till andra arbetsområden, »att detta är den enda utvägen och att det i längden minst humana vore att gå vidare på den nu inslagna vägen, ty därigenom skulle arbetarna bibringas en felaktig uppfattning om sitt läge och åtgärderna skulle såsom ekonomiskt onaturliga lända till skada på annat håll», och socialstyrelsen hemställer »om en skyndsam utredning rörande lämpligaste sättet för en avveckling av de statliga stenbeställningarna, varvid särskilt bör beaktas att erforderliga åtgärder vidtagas för arbetarnas överföring till andra arbetsområden och att befolkningens hjälpbehov under den nödvändiga avvecklingsperioden tillgodoses».

Detta kräver givetvis en avsevärd tid, men det bör redan nu klart sägas ifrån, att det kan visa sig nödvändigt att beträda denna väg. Genom att årligen bevilja stora anslag till uppehållande av tillverkningen bibringar man lätt de inom denna industri sysselsatta den uppfattningen, att sådant understöd kommer att utgå under obegränsad tid. Av statens inköpskommittés uttalande måste man också draga den slutsatsen, att de betrakta den nuvarande depressionen såsom tillfällig om ock av sannolikt ganska lång varaktighet. I stället torde utvecklingen ofrånkomligt gå mot allt mindre och mindre användning av gatsten, och sålunda denna tillverkning komma att ställas på avskrivning.

Då det ur sociala synpunkter icke är möjligt att omedelbart indraga statssubventionen, varigenom såväl arbetare som företagare skulle ställas inför oöverkomliga svårigheter, vilja vi ej heller yrka på att anslaget helt indrages, men vi anse, att det som ett led i avvecklingen av statsunderstödet bör utgå med ett förminskat belopp.

Av departementschefens yttrande framgår, att det nuvarande lagret av gatsten är tillräckligt för cirka 5 års stensättningsarbeten och detta endast under den förutsättningen, att staten beviljar ej mindre än 4 miljoner kronor om året för stensättningsändamål. Skulle detta senare anslag minskas eller indragas, räcker givetvis den lagrade stenen ännu mycket längre. Granitutredningen visar själv i en tabell, att sten tillverkad under budgetåret 1943/44 ej skulle kunna förbrukas förrän under perioden 1958/61, med andra ord 17 år efter tillverkningsåret.

Med hänsyn härtill och till vad förut anförts ävensom att anslaget är avsett att utgå av skattemedel i allmänhet och sålunda kommer att direkt belasta budgeten få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till inköp av gatsten för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 2,000,000 kronor.

Stockholm den 22 januari 1940.

William Nisser.

Gustaf Velandér.

J. B. Johansson.

R. von Horn.

Ivar Ekströmer.

M. Svensson.
