

Nr 140.

Av herr **Gustafsson** i Lekåsa m. fl., om anslag för bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar.

1939 års riksdag anvisade efter förslag av Kungl. Maj:t för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 1 400 000 kronor till bidrag för byggande av enskilda utfartsvägar. Till samma ändamål ha för budgetåren 1940/41 och 1941/42 anvisats anslag av respektive 300 000 kronor och 700 000 kronor.

Bestämmelserna om statsbidrag till byggande och underhåll av enskilda vägar äro sammanförda i kungörelse av den 15 juni 1939. Enligt denna utgår bidrag till byggande av enskild väg med högst femtio procent av byggnadskostnaden i sådana fall, då anläggningen måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Nedskärningen av anslaget till byggande av enskilda vägar till 300 000 kronor för budgetåret 1940/41 berodde på att vid ingången av ifrågavarande budgetår en reservation av anslaget på omkring 700 000 kronor beräknades föreligga. Vid förra årets riksdag begärde Kungl. Maj:t endast 500 000 kronor för samma ändamål. Nedskärningen motiverades med hänsyn till det ansträngda statsfinansiella läget. I motioner i bägge kamrarna yrkades på en höjning till 900 000 kronor, då ändamålet ansågs synnerligen behjärtansvärt. Statsutskottet stannade för en kompromiss och föreslog 700 000 kronor, vilken summa också av riksdagen godkändes.

I årets statsverksproposition har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln begärt 700 000 kronor för statsbidrag till byggande av enskilda utfartsvägar, alltså samma summa, som av fjolårets riksdag anslogs. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har emellertid i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställt om ett belopp av 900 000 kronor.

Enligt styrelsens mening borde ett vida högre belopp ha kunnat komma i fråga, men med hänsyn till det rådande statsfinansiella läget hade styrelsen ansett sig böra begränsa sitt anslagsäskande till det nämnda beloppet. Antalet ansökningar om statsbidrag är nämligen mycket stort. Enligt styrelsens uppgift hade till densamma till den 1 oktober 1941 inkommit 727 ansökningar om statsbidrag, avseende en väglängd om cirka 155 mil och en beräknad kostnad av nära 10 miljoner kronor. Härav hade under budgetåret 1941/42 inkommit ansökningar, avseende icke mindre än 45 mil vägar och en beräknad kostnad av 2,7 miljoner kronor.

Vi underskatta ingalunda de svårigheter av statsfinansiell art, som den nuvarande krisen ger upphov till, men vi anse dock, att ett så lågt anslags-

belopp som det Kungl. Maj:t begärt kommer att medföra ökade svårigheter för de enskilda vägghållarna att fullgöra den ofta ytterst betungande vägghållningen i samband med genom kriget inträdda förhållanden.

Vi vilja i detta sammanhang särskilt peka på de svårigheter, som förefinnas för att till bilväg forsla fram de stora kvantiteter bränsle, som blivit erforderliga och vilkas framskaffande ålagts av staten. Genom bristen på lämpliga bilvägar försvåras och fördyras transporten av bränsle till avsättningsorterna. Oframkomliga vägförhållanden jämte därav följande omlastningar öka ofta kostnaderna för vedanskaffningen på ett sätt, som skulle kunna undvikas, ifall för biltrafik lämpliga vägar funnes närmare avverkningplatserna. Vad härovan sagts om transportfördyringen av bränslet gäller även uppsamlingen av mjölk m. fl. för folkhushållet nödvändiga produkter.

Riksdagen har tidigare anslagit medel för utbyggnad av landets skogsvägar, och senast vid höstsessionen med förra årets riksdag anvisades ytterligare 2 800 000 kronor för innevarande budgetår för detta ändamål. Det är enligt vår bestämda mening nödvändigt att dispositionen av detta anslag samordnas med utbetalandet av bidrag ur anslaget för byggnad av enskilda vägar. Det måste anses såsom en misshushållning med statsmedel om exempelvis en skogsväg komme att byggas parallellt med en enskild väg, vilken med hjälp av statsbidrag skulle kunna samtidigt förbättras och sålunda tjäna både skogsbrukets och bygdens behov. Det har nämligen inträffat att skogsvägar byggts, vilka mynnat ut i en enskild väg, som icke befinner sig i sådant skick, att den kan användas för biltransporter. En sådan skogsväg blir härigenom till ringa nytta förrän den enskilda vägen ombyggs, så att den blir framkomlig för tyngre fordon.

De enskilda vägarna möjliggöra för isolerade gårdar och avlägset belägna byar att komma i förbindelse med det allmänna vägnätet, varigenom särskilt ödebygdsbefolkningens existensbetingelser underlättas. Genom förbättrade vägförbindelser kunna även för folkförsörjningen viktiga produkter i ökad omfattning tillföras folkhushållet. Inom riksdagen har därför icke någon opposition förekommit mot beviljandet av anslaget till enskilda vägar. Inte minst i dessa tider med ökade krav på trafikmedlens kapacitet liksom på jord- och skogsbrukets produktionsmöjligheter är det alltså av stor vikt att kunna lämna de längst bort från allmänna trafiklederna boende hjälp för byggande av utfartsvägar. Det nämnda anslaget är därför synnerligen behjärtansvärt, och enligt vår mening bör det upptagas till minst samma belopp som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äskat, nämligen 900 000 kronor.

Med återopande av vad som anförts få vi således hemställa,

att riksdagen må såsom bidrag till byggande av enskilda utfartsvägar för budgetåret 1942/43 anvisa ett reservations-

anslag av 900 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedel.

Stockholm den 23 januari 1942.

Aron Gustafsson
i Lekåsa.

Arvid Jonsson.

K. E. Hansson.

Hj. R. Nilson
i Spånstad.

Lars E. Andersson,
Hedensbyn.

Victor J. Mattsson.

Osc. Werner.