

Nr 139.

Av herr **Gränebo m. fl.**, om ökat anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar.

Genom vägväsendets förstatligande övertog staten hela kostnaderna för de allmänna vägarna. De enskilda vägarna måste fortfarande underhållas och byggas av de berörda intressenterna själva. Staten lämnar emellertid statsbidrag med 60, i vissa fall 70 procent av underhållskostnaderna och med 50 procent av byggnadskostnaderna. Det är givetvis av stor betydelse, att staten fastställer en viss procent att utgå som bidrag till underhålls- och byggnadskostnaderna för de enskilda vägarna, men lika betydelsefullt är att tillräckliga anslag anvisas av statsmakterna, så att ansökningar om bidrag kunna beviljas av länsstyrelserna.

Under kriget har liksom i fråga om de allmänna vägarna en kraftig begränsning av anslagen till de enskilda vägarna genomförts. Detta har medfört, att behovet av bidrag till byggande av enskilda vägar numera blivit mycket stort. De knappa anslag, som under de senaste åren beviljats, ha icke varit tillräckliga för det verkliga medelsbehovet. Enligt från länsstyrelserna inhämtade uppgifter förelågo i juli 1944 ansökningar om bidrag till sammanlagt 850 företag. Dessa företag omfattade en total väglängd av ungefär 147 mil och en beräknad byggnadskostnad av nära 14 miljoner kronor. Det bör nämnas, att en stor del av dessa ansökningar inlämnats redan år 1939 eller tidigare och efter fem år ännu icke kunnat bifallas av brist på anslag.

Under punkt 24 i sjätte huvudtiteln av statsverkspropositionen föreslår departementschefen, att 1,5 miljoner kronor skola anvisas till bidrag till byggande av enskilda vägar under budgetåret 1945/46. Detta anslag är icke på långt när av den storlek, att det täcker behovet av bidrag till inkomna ansökningar. Då statsbidraget kan utgå med 50 procent av de beräknade kostnaderna, skulle det verkliga medelsbehovet vara ungefär 7 miljoner kronor. Å andra sidan ha länsstyrelserna uppskattat det omedelbara behovet till 2,5 miljoner kronor, således 1 miljon kronor mer än vad chefen för kommunikationsdepartementet ansett sig böra föreslå. Motionärerna anse, att det högre beloppet är oundgängligt nödvändigt för att någorlunda tillfredsställa behovet av bidrag till byggande av enskilda vägar. För nästa budgetår bör sålunda beviljas ett anslag av 2,5 miljoner för ifrågavarande ändamål.

Tillgången på goda vägar är av utomordentlig betydelse för landsbygdens folk. Detta gäller alldeles särskilt förekomsten av utfartsvägar till de allmänna vägarna. Körbara vägar måste byggas också till avlägsna gårdar för att bryta en ofta tryckande isolering och skapa bättre levnadsvillkor. Det råder icke något tvivel om att vägbyggandet är ett medel att motverka den

pågående flykten från landsbygden. Det är ett välkänt faktum, att framför allt ungdomen, men också de äldre, flytta från de bygder, där vägar saknas. Vill man hejda landsbygdens avfolkning, är den första förutsättningen, att vägar anläggas överallt, där sådana ännu icke finnas. En sådan åtgärd står för övrigt i god överensstämmelse med det uttalande, som av föregående års riksdag gjordes i denna fråga.

Med anledning av vad som ovan anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att anvisa ett reservationsanslag av 2 500 000 kronor till bidrag för byggande av enskilda vägar under budgetåret 1945/46.

Stockholm i januari 1945.

C. P. V. Gränebo.

Gust. E. Andersson.

Gust. Elofsson
i Vä.

Ivar Persson.

Gunnar Lodenius.

S. G. W. Wahlund.

Arvid De Geer.

B. A. Nilsson.

Bernhard Näsgård.

John Gustavson
i Guntorp.