

Nr 100.

Av herr **Sveningsson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts förslag om anslag till byggande och underhåll av enskilda vägar m. m.*

Under en följd av år har statsbidrag kunnat erhållas såväl till nybyggnad som till underhåll av enskild väg. Dessa bidragsmöjligheter ha också för varje år allt mer utnyttjats. Ännu torde det dock finnas ett stort antal enskilda väghållare, som icke sökt det bidrag de ha möjlighet att erhålla. Således kan man räkna med nya ansökningar under många år framåt. Många enskilda väghållare ha hitintills ställt sig avvaktande, därför att de befara att genom statsbidraget samtidigt ådraga sig själva betydande kostnader för iståndsättandet och det fortlöpande underhållet av vägen.

Den ram, inom vilken möjlighet finnes att erhålla statsbidrag, är också allt för snävt tilltagen; ett starkt behov föreligger av att bidragsprocenten ökas, varför gällande bestämmelser härom behöva uppmjukas.

För den del av landsbygdens folk, som äro bosatta långt ifrån allmän väg, är det ett livsvillkor för att de skola kunna trivas och stanna kvar i dessa bygder, att de ha tillgång till väl framkomliga vägar. Kravet på och behovet av bättre enskilda vägar blir nu större, sedan kriget är slut; motorfordonstrafiken får säkert ganska snart inte bara en normal omfattning, utan kommer troligen att bliva ännu större än före kriget. Genom ökad trafik på de enskilda vägarna komma deras underhållskostnader att öka. I tider då tillgången på arbetskraft vid jordbruket minskar och inför allt tal om en långt gående jordbruksrationalisering är det nödvändigt, att gårdarna i allmänhet ha sådana vägar, att lastbilar för mjölk- och slaktdjurstransporter m. m. lätt kunna trafikera dessa. Även för skogsproduktionen har helt naturligt ett i gott skick varande enskilt vägnät det allra största värde. Transporterna av skogsprodukter innebära på grund av dessas tyngd betydande påfrestningar på de vägar där transporterna ske. Som skäl mot en högre statlig bidragsprocent än för närvarande ha någon gång anförts betänkligheter i den riktningen att om de statliga bidragen bli för höga, komma alla utsikter att få en enskild väg överförd till allmänt underhåll att försvinna. Denna uppfattning är inte sakligt motiverad. Det stora flertalet av de enskilda vägarna kan under rimlig tid inte överföras till allmänt underhåll. Staten kommer även efter höjda bidrag till den enskilda väghållningen med en låg kostnad ifrån sina skyldigheter på detta område. När det gäller möjligheterna att få enskild väg överförd till all-

män, kan erinras om det uttalande riksdagen 1943 antog i samband med det allmänna vägväsendets förstatligande. Riksdagen betonade då »att förstatligandet icke får leda till en skärpning av de krav på vägens betydelse som måste uppställas, då det gäller enskild vägs förändring till allmän». Detta uttalande får icke av vederbörande myndigheter förbises, vilka bidrag som än komma att tillämpas.

Sedan staten helt övertagit kostnaderna och omsorgerna för de allmänna vägarna ha landsbygdens krav på högre statligt bidrag till de enskilda vägarna erhållit allt större berättigande. Efter det staten övertog det allmänna vägunderhållet och alla vägmaskiner ute i vägdistriktet övergått i statens ägo, har det blivit betydligt dyrare och svårare i den mån möjligheter överhuvud taget finnas, att vid utförande av enskilt vägunderhåll få låna dessa maskiner. Samma är förhållandet när det gäller den statliga prissättningen vid försäljning av grus och sten till enskild väghållning.

Till de önskemål, som framkommit från landsbygdens folk om ökat bidrag till den enskilda väghållningen, har riksdagen under såväl 1944 som 1945 ställt sig förstående, då mindre justeringar uppåt ha skett vad beträffar den statliga bidragsprocenten. Efter därom framfört förslag beslöt även riksdagen 1945 att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande möjligheterna att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdselhänseende missgynnade bygder. Av årets statsverksproposition sjätte huvudtiteln, punkt 20, framgår, att Kungl. Maj:t den 11 maj 1945 uppdragit åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen gemensamt att i samråd med egnahemsstyrelsen och norrlandskommittén skyndsamt verkställa denna utredning och till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag utredningen finner erforderliga.

Med anledning av detta utredningsuppdrag har enligt statsverkspropositionen under ovan angiven punkt anförts, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt skogsstyrelsen till Kungl. Maj:t inkommit med en den 22 december 1945 dagtecknad skrivelse i ämnet. Styrelserna ha inledningsvis framhållit att utredningen tagit upp dels de synpunkter på denna fråga, som omfattades av riksdagens beslut 1945, samt dels de synpunkter, som upptagits i statsverkspropositionen 1945 punkt 24 under samma huvudtitel angående den samordning, som bör ske av bestämmelser och villkor samt handläggning av frågor rörande statsbidrag till enskild väghållning.

Denna utredning hälsas med synnerligen stor tillfredsställelse ute bland de enskilda väghållarna. Det kan inte vara praktiskt eller rationellt att anslagen till den enskilda väghållningen äro söndersplittrade på tre olika håll. De nuvarande anslagen återfinnas under rubrikerna i sjätte huvudtiteln »Bidrag till underhåll och byggande av enskilda vägar» samt nionde huvudtiteln »Byggande av odlingsvägar» och »Väg- och flottledsbyggnader

å skogar i enskild ägo». När det gäller samtliga tre bidragsformer, råda inga enhetliga bestämmelser, då anslag skall utgå till de olika vägtyperna. Olika myndigheter sköta likaledes administrationen och behandlingen av dessa ärenden. Den praktiska erfarenheten säger också att enskilda väghållare ute i bygderna många gånger stå tveksamma om vilket anslag de skola försöka utnyttja. Tveksamheten råder här framförallt mellan anslaget till enskilda vägar och till skogsvägar. På vissa håll ha förslag till skogsvägar upprättats, som mer komma att tjäna bygden som utfartsväg än som skogsväg. Intet ont i detta. Men en splittring på detta sätt mellan de bidragslämnande myndigheterna bör naturligtvis inte förekomma och ingen tveksamhet bör råda bland väghållarna om vilket anslag som skall utnyttjas. En enhetlig förvaltning av bidragsmedlen samt enhetliga bestämmelser och bedömning av vägarbetenas utförande och kostnaderna härför utgöra säkert en utveckling i rätt riktning. En samordning av det hela bör så snart som möjligt förverkligas.

Vi dela även den uppfattningen som kommit till uttryck i en särskild redogörelse, som en av styrelserna för utredningsarbetets bedrivande tillsatt delegation har avgivit. I denna redogörelse framhålles, att utredningen bör åstadkomma en erforderlig behovsplan för såväl allmänna som enskilda vägar, ändring av enskild väg till allmän m. m. Erforderliga medel för ett allsidigt bedrivande av utredningsarbetet på detta område böra ställas till förfogande i överensstämmelse med skogsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning.

I redogörelsen i årets statsverksproposition för den pågående utredningen är icke tydligt angivet, huruvida utredningen även skall omfatta de statliga bidragsbehoven och den bidragsprocent staten bör lämna till den enskilda väghållningen. I varje fall måste konstateras, att det av Kungl. Maj:t för budgetåret 1946/47 föreslagna anslaget till nybyggnad av enskilda vägar är allt för snävt tilltaget i förhållande till det föreliggande behovet.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har anfört i sin skrivelse rörande behovet av anslagsmedel för nästa budgetår till detta ändamål, att behovet av bidrag till byggande av enskilda vägar allttjämt är mycket stort och fortsätter: »Såsom det framhållits i motioner till 1945 års riksdag, finnes det i landet talrika bygder och byar, som sakna utfartsvägar. De medel som anvisas till byggande av allmänna vägar äro icke av den storleksordning, att de inom överskådlig tid verksamt kunna bidra till lösandet av vägförådragan för en mångfald bygder och avlägset belägna bebyggelser. Då det synes rimligt, att befolkningen i sådana trakter icke blir alltför ogynnsamt ställd i förhållande till dem, som erhålla förmånen av allmän vägförbindelse, bör möjligheten för denna befolkning att komma i beröring med det allmänna vägnätet i största möjliga utsträckning tillgodoses genom statsbidrag av här ifrågavarande slag.»

Av uppgifter som inhämtats från länsstyrelserna framgår att inneliggande ansökningar om bidrag avse 581 företag med en total väglängd av cirka 130 mil och en sammanlagd beräknad byggnadskostnad av cirka 11 200 000 kronor.

I statsverkspropositionen 1945 visades fram ett ännu större behov av anslagsmedel. I juli 1944 förelågo enligt från länsstyrelserna inhämtade uppgifter ansökningar om bidrag till sammanlagt 850 företag med en total väglängd av cirka 147 mil och en beräknad byggnadskostnad av cirka 13 720 000 kronor. En stor del av dessa ansökningar hade inlämnats redan år 1939 eller tidigare.

Skillnaden i behovet av anslagsmedel, som i dessa båda fall föreligger, och det minskade antal vägföretag som väntar på anslag i år, kan inte enbart bero på det anslag av 2 500 000 kronor, som av 1945 års riksdag beviljades till byggandet av enskilda vägar.

För budgetåret 1946/47 har Kungl. Maj:t under denna punkt föreslagit ett reservationsanslag av 3 200 000 kronor; detta måste anses vara ytterst otillräckligt. Skall den stora eftersläpning av ansökningar, som alltjämt föreligger, någonsin kunna försvinna och skola de bidragsbehövande väghållarna kunna undvika få en känsla av att det verkar meningslöst med ett sådant bidragssystem, då ansökningarna få ligga 4—5 år, eller kanske mera, innan de bli behandlade, så måste anslaget väsentligt utökas. Vi anse det vara välbehövligt, att ett anslag på 4 000 000 kronor utöver vad Kungl. Maj:t föreslagit här ställes till förfogande.

I den mån bidrag till byggandet av enskild väg kan erhållas, utgår detta för närvarande med 60 procent av den beräknade kostnaden, och då kostnaden anses vara i särskilt hög grad betungande med högst 75 procent efter därom gjord framställning till Kungl. Maj:t. Till underhåll av enskild väg utgår statsbidrag med likaledes 60 procent av kostnaderna, och då underhållet vid uppskattning anses vara i särskilt hög grad betungande, kan av länsstyrelsen beviljas upp till 75 procent. Såväl när det gäller bidrag till byggandet av enskild väg, som bidrag till underhåll samt istandsättningsbidrag till enskild väg anse vi det skäligt, att undre gränsen för bidragsprocenten fastställles till 75 procent och den övre gränsen, när kostnaden anses vara i särskilt hög grad betungande, till 85 procent.

Då för varje dag som går motorfordonstrafiken ökar, och ständigt stigande belopp av automobilskattemedlen tillföras staten, torde dessa skattemedel väl tåla de här föreslagna ökade bidragen. På grund av den väntade ökningen av automobilskattemedlen under den närmaste tiden, anse vi det berättigat med denna höjning av bidragen till de enskilda vägarna.

Med hänvisning till ovanstående få vi yrka,

att riksdagen måtte besluta höja den allmänna bidragsprocenten vid byggande, istandsättning samt underhåll av

enskild väg till 75 procent samt den särskilda bidragsprocenten vid betungande kostnader till 85 procent,

samt att riksdagen måtte dels till Bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1946/1947 anvisa ett reservationsanslag av kronor 7 200 000 att avräknas mot automobilskattemedlen,

dels ock till Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1946/47 anvisa ett reservationsanslag av kronor 3 680 000 att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 18 januari 1946.

Ragnar Sveningsson.

Alarik Hagård.

Arvid Karlsson
i Granebo.

Per Jonsson
i Malmgrava.

C. Oscar Nolin.

Brynolf Stattin.

E. Thorell.

Andr. Andersson.

Folke Kyling.

Albert Larsson.

Märta Boman.

L.-O. Skantze.