

Nr 225.

Av herr Pehrsson-Bramstorp m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar.

Näringslivets utveckling och framåtskridande på landsbygden är i utomordentlig grad beroende av goda kommunikationer. Utan tillgång på vägar kunna inte jordbrukets och skogsbrukets produkter forslas fram till huvudvägar och järnvägar. Saknas vägar eller finnas endast bristfälliga sådana kunna icke heller de förnödenheter transporterats hem, som behövas i byarna och på gårdarna. Ur ekonomisk synpunkt är sålunda ett väl förgrenat vägnät av vital betydelse, men detta är nödvändigt också ur andra synpunkter. Då sjukdoms- eller olycksfall inträffat, behövas vägar, så att de sjuka snabbt kunna komma under sakkunnig vård. Vägar äro nödvändiga för att bryta isoleringen i de avlägsna bygderna och låta deras befolkning komma i kontakt med människorna i andra trakter. Tillgången på vägar har stor betydelse för att befolkningen och inte minst ungdomen skall känna trivsel och stanna kvar i sin gamla näring. Det råder icke någon tvekan om att bristen på vägar är en av de främsta orsakerna till den våldsamma avfolkning av vissa bygder som nu pågår.

Det framstår därför inte endast som ett viktigt landsbygdsintresse utan även som ett samhällsintresse av rang att förbättra och utvidga nätet av främst enskilda vägar. Många byar och gårdar, särskilt i Norrland, sakna varje vägförbindelse och även i andra delar av vårt land är vägnätet alldeles otillräckligt. Bidrag lämnas visserligen av staten till byggande av enskilda vägar och även till underhållet kan statsbidrag erhållas, men behovet är många gånger större än tillgången på statsmedel. Detta missförhållande har ytterligare skärpts under krigsåren, då en begränsning av tilldelningen av bidragsmedel företagits på grund av statsfinansiella skäl.

Att behovet av bidrag till enskilda vägar är långt större än tillgången framgår av att hos länsstyrelserna inneliggande ansökningar om bidrag sommaren 1946 representerade en byggnadskostnad av totalt 16 milj. kr. Man har anledning anta att sedan dess ytterligare ansökningar inkommit, varför behovet av anslag torde ha stigit ytterligare. Det kan i detta sammanhang förtjäna påpekas att en motsvarande undersökning året därförut visade, att bidrag söktes till enskilda vägar, vilkas totala sammanlagda byggnadskost-

nad uppgick till 11 200 000 kr. Ansökningar om bidrag till enskilda vägar och däremot svarande byggnadsföretag ha sålunda starkt ökat under det senaste året.

Vederbörande departementschef har dock i likhet med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen endast föreslagit 3 500 000 kr., vilken summa måste anses vara alldeles otillräcklig. Styrelsen synes vilja göra gällande, att anslag till andra vägar ha företrädre framför anslag till enskilda vägar. Föredragande statsrådet har såsom framgår av årets statsverksproposition instämt i dessa väg- och vattenbyggnadsstyrelsens synpunkter på det enskilda vägbyggandet.

Motionärerna kunna för sin del icke dela den uppfattning om anslaget storlek till bidrag till enskilda vägar som såväl väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som departementschefen givit uttryck åt. Såsom framgår av det föregående anse vi, att anläggandet av vägar i glesbygderna är av en utomordentlig ekonomisk och social betydelse. Anslaget till byggande av enskilda vägar bör därför höjas väsentligt i förhållande till vad som föreslagits i statsverkspropositionen. Om de ansökningar om bidrag som ligga hos länsstyrelserna inom rimlig tid skola kunna bifallas, borde anslaget fastställas till 9 600 000 kr. Vi ha emellertid stannat för en summa på 8 000 000 kr. för budgetåret 1947/48, vilken summa bör avräknas mot automobilskatte-medel. Skulle detta icke anses lämpligt och möjligt kan det övervägas, huruvida icke anslag bör beviljas av andra skattemedel eller genom minskning av andra utgiftsposter.

I detta sammanhang vilja vi även beröra spörsmålet om det statliga bidragets storlek till byggande av enskilda vägar. Enligt gällande bestämmelser utgår bidrag som regel med 60, i undantagsfall med 75 procent av byggnadskostnaderna. Motionärerna ha starkt ifrågasatt, om icke bidragsprocenten borde höjas över vad som nu gäller. Då emellertid frågan om vidgat statligt stöd till den enskilda väghållningen befinner sig under utredning, ha vi stannat vid att föreslå att bidrag i avsevärt större omfattning än hittills må utgå med 75 procent. Med hänsyn till den stegring av arbetslöner och materialkostnader som ägt rum, synes det vara rimligt att utan ändring av gällande författning tillämpa den högre bidragsprocenten mera allmänt.

Den i det föregående nämnda undersökningen om möjligheterna att förse glesbygderna med ett bättre och mera vitt utgrenat vägnät har ännu icke hunnit slutföras. Då vägfrågan är brännande för de mera avsidat liggande trakterna, är det angeläget att utredning påskyndas, så att förslag kunna föreläggas åtminstone 1948 års riksdag. Vid det fortsatta utredningsarbetet bör frågan om att lämna bidrag även till byggande av utfartsväg, som leder till enstaka gård, särskilt uppmärksammas.

Med stöd av det anförda hemställas,

att riksdagen ville besluta att till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1947/48 anvisa ett reserva-

tionsanslag av 8 milj. kronor samt i övrigt beakta de i motionen framförda synpunkterna.

Stockholm den 22 januari 1947.

<i>A. Pehrsson-Bramstorp.</i>	<i>Axel Rubbestad.</i>	<i>Per Persson,</i> Norrby.
<i>Hjalmar Svensson</i> i Grönvik.	<i>K. E. Hansson,</i> Skediga.	<i>Arvid Jonsson,</i> Skedsbygd.
<i>Gustaf Svensson</i> i Vä.	<i>David Boman</i> i Stafsund.	<i>J. W. Pettersson</i> i Norregård.
<i>K. A. Ryberg.</i>	<i>Victor J. Mattsson.</i>	<i>E. Pettersson,</i> Ersbacken.
<i>Anders Pettersson,</i> Dahl.	<i>Osc. Werner.</i>	<i>Harald Andersson</i> i Dunker.
<i>Sven J. Vigelsbo.</i>	<i>P. J. Edberg.</i>	<i>Aron Gustafsson</i> i Lekåsa.
<i>C. O. Carlsson</i> i Bakeröd.		<i>I. Pettersson</i> i Rosta.
