

Nr 253.

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

Näringslivets utveckling och framåtskridande är i utomordentlig grad beroende av goda kommunikationer, icke minst på landsbygden, där jordbruks- och skogsprodukter utan tillgång på vägar icke kunna forslas fram till huvudvägar och järnvägar. Ur nationalekonomisk synpunkt är därför ett väl förgrenat vägnät på landsbygden av vital betydelse. Det torde icke heller råda någon tvekan om att hela kommunikationsväsendets, icke minst vägväsendets, förbättrande är en faktor värd all uppmärksamhet vid försöken att minska den alltjämt pågående avtappningen av befolkningen från landsbygden.

Det framstår därför som ett samhällsintresse av rang att vägnätet på landsbygden, icke minst de enskilda vägarna, gives allt tänkbart stöd till förbättringar och utvidgningar. Riksdagen har också sedan snart ett tiotal år tillbaka anslagit medel till såväl underhållande som byggande av enskilda vägar. Dessa av riksdagen beviljade bidrag ha av de enskilda väghållarna omfattats med mycket stort intresse.

I årets stasverksproposition har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln, punkt 21, föreslagit riksdagen att till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1948/49 anvisa ett reservationsanslag av 3 800 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Då anläggandet av enskilda vägar på landsbygden, såsom tidigare framhållits, kan anses vara av utomordentlig ekonomisk och social betydelse och då de väghållare, det här gäller, ofta äro människor som bo i glest befolkade trakter och leva i små ekonomiska förhållanden eller i övrigt under mindre gynnsamma betingelser, bör, enligt vårt förmenande, anslaget till detta ändamål höjas till 5 000 000 kronor att avräknas mot härför avsedda automobilskattemedel.

Mot bakgrunden av vad som skett på vägväsendets område genom statens övertagande av kostnaderna och ansvaret för de allmänna vägarna anse vi det berättigat, att den vägtunga, som alltjämt får bäras av den enskilde väghållaren, i största möjliga mån undanröjes, detta även med tanke på att statens ansvar för vägväsendet numera framstår ännu tydligare än före förstatligandet. En dylik åtgärd synes oss dessutom välbefogad med hänsyn till de på de flesta områden ökade kostnader, som många mindre jordbrukare och andra fastighetsägare i dag blott med största svårighet kunna bära.

Vi önska vidare, i enlighet med det förslag som förelades förra årets riksdag, framhålla nödvändigheten av att möjligheter skapas till snabbare

igångsättande av vägbyggnadsföretag, sedan bidragsansökning av vederbörande myndighet konstaterats äga de formella och materiella förutsättningarna för dess beviljande. Som förhållandena nu äro, kan det ofta dröja avsevärd tid, ibland upp till 5 år eller ännu mer, innan bidragsbeloppen kunna ställas till vägbyggarnas förfogande. Detta beror på att erforderliga medel icke kunna tillhandahållas av länsstyrelserna samt att enligt gällande bestämmelser vägbyggnader icke må påbörjas innan medel anvisats.

I förevarande syfte bör därför § 2 i Kungl. Maj:ts kungörelse nr 800/1943 angående statsbidrag till enskild väghållning ändras så att byggnadsbidrag må utgå till arbete, som påbörjats innan statsbidrag därtill beviljats. Vägbyggnadsföretag bör således kunna igångsättas omedelbart sedan bidragsansökningen konstaterats äga alla förutsättningar för dess beviljande, varom sålunda förhandsbesked bör lämnas från resp. myndighet. Dylika vägbyggnadsföretag äro ofta av brådskande natur, och därest byggherren är villig och har möjlighet att själv förskottera eller från annat håll anskaffa medel för byggnadskostnadernas bestridande, bör möjlighet därtill lämnas.

Visserligen kan det sägas, att följderna därav kommer att bli, att en stor mängd vägbyggnadsföretag komma att igångsättas och att därigenom bristen på arbetskraft ytterligare kommer att accentueras. Häremot kan framhållas bl. a. statens arbetsmarknadskommissions tidigare uttalande i denna fråga, nämligen "att just när det gäller att bedöma omfattningen av den arbetskraft, som sysselsättes med dylika vägarbeten, är det av vikt att komma ihåg, att dyligt arbete i stor utsträckning utföres av väginträsenterna själva på deras lediga tid eller på tid, då annat arbete icke står till förfogande". En dylig anordning med förhandstillstånd kan under dessa omständigheter icke anses utgöra någon inflationspådrivande faktor.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta

dels att anvisa ett till 5 000 000 kronor förhöjt anslag att avräknas mot automobilskattemedlen till bidrag till byggnade av enskilda vägar,

dels att ändra ifrågavarande författningsbestämmelse så, att enskilt vägbyggnadsföretag i avbidan på anslag må kunna igångsättas omedelbart sedan bidragsansökningen konstaterats äga alla förutsättningar för dess beviljande, varom förhandsbesked skall lämnas sökanden av vederbörande myndighet.

Stockholm den 24 januari 1948.

Ragnar Sveningsson.

Andr. Andersson,
Gisselås.

Carl Östlund.

Per Jonsson
i Malmgrava.