

Nr 246.

Av herr **Jonsson** i Skedsbygd m. fl., om *ändrade grunder för statsbidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.*

Enligt riksdagens beslut år 1939 utgår numera underhållsbidrag till enskilda vägunderhållsskyldiga. Reglerna för dessa bidrag finnas angivna i Svensk författningssamling nr 359/1939. Enligt dessa bestämmelser kan sådant bidrag utgå:

1) Där vägen befares av andra än väghållarna i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet avsevärt försvåras.

2) Där vägen är av väsentlig betydelse för en Orts befolkning och det nödiga underhållet av vägen, på grund av vägens längd eller annan omständighet, måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Bidraget utgick ursprungligen till 50 % av den uppskattade underhållskostnaden, men har sedermera på grund av i riksdagen framförda motioner höjts till 60 % av den uppskattade kostnaden, varjämte i fall, där särskilda skäl förelågo, bidraget kan utgå med 75 % av nämnda kostnad.

I praktiken torde emellertid de fall, där bidraget utgår med mer än 60 %, vara ytterst få.

Genomförandet av statsbidrag till underhållet av de enskilda vägarna motiveras dels av att denna befolkning, som förutom att den icke åtnjöte någon lindring i skattebördan för det allmänna vägväsendet, dessutom hade att utgöra ett många gånger betydligt kostsammare vägunderhåll å de enskilda vägarna, dels av att automobiltrafiken alltmera tilltog på dessa vägar, vilka icke voro byggda så, att de kunde bära denna ofta mycket tyngre trafik, varigenom vägunderhållsbördan ytterligare försvårades.

Det torde vara få åtgärder från statsmakternas sida, som fyllt ett så stort behov och som omfattas med så allmän tillfredsställelse som detta beslut, när det gäller att förbättra förhållandena för den isolerade landsbygdsbefolkning, som hade att själv ombesörja underhållet av sina ofta ganska långa utfartsvägar för att komma i förbindelse med det övriga vägnätet.

Genom tolkningen av ovan åberopade bestämmelser om villkoren för erhållande av statsbidrag till underhållet har i praktiken en betydande del av landsbygdens befolkning icke erhållit möjlighet att få del av utgående statsbidrag. Man fordrar i regel att minst tre fastigheter skola ha behov av att använda den väg, till vilken sådant bidrag skall utgå. Härigenom utestängas i praktiken många ensamt liggande fastigheter från rätten till bidrag, trots att i verkligheten dessa oftast ha den tyngsta vägbördan. Särskilt är detta förhållandet i de glest befolkade skogsbygderna i landet.

Dessutom har tillkommit att sedan riksdagen fattade beslut om bidrag till det enskilda vägunderhållet ett av de då mest bärande motiven, automobiltrafiken å dessa vägar, alltmera tilltagit. Utvecklingen har ju gått därhän, icke minst beroende på den alltmer tilltagande bristen på arbetskraft på landsbygden, att automobiltrafiken å dessa vägar ytterligare ökat. Numera måste transporten av såväl mjölk till mejerierna som slaktdjur till slakterierna samt forslingen av skogsprodukter företagas med lastbil, varjämte jordbrukets förnödenheter fraktas med samma transportmedel. Lastbilstrafiken tränger allt längre in på småvägarna, och för befolkningens möjligheter att existera i dessa bygder utgöra för automobil framkomliga vägar en ovillkörig förutsättning.

I verkligheten borde ju dessa enskilda vägar, när det gäller såväl nybyggnad och förbättring som underhåll, övertagas av staten. De av landets innevånare, som äro för sin utkomst beroende av dessa vägar, erhålla ju ingen lindring i sin skattebörd eller någon annan kompensation för de ofta ytterst betungande underhållskostnaderna. Även om man i princip anser att staten borde helt svara för samtliga vägunderhållskostnader, nödgas man emellertid under nuvarande förhållanden söka förbättra villkoren för de väghållningsskyldiga genom beviljandet av största möjliga underhållsbidrag.

Den statliga vägorganisationen skulle icke utan en mycket stor och omfattande utbyggnad kunna fullgöra uppdraget att även omhänderha det nuvarande enskilda vägunderhållet. Fara kunde föreligga att i tider som den nuvarande detta underhåll komme i sådan efterhand, att detta skulle medföra en försämring i stället för en förbättring av detta vägunderhåll.

Den nu praktiserade metoden med bidrag till underhållet torde också vara den för staten ojämförligt billigaste vägen när det gäller de enskilda vägarna.

Emellertid har genom den alltmera tilltagande automobiltrafiken frågan nu kommit i det läget, att man bör allvarligt överväga en avsevärd höjning av bidragsprocenten. Så gott som all trafik å dessa enskilda utfartsvägar utföres numera med motorfordon. Någon skillnad i trafikens sammansättning å de enskilda och de allmänna vägarna torde icke förefinnas. Detta utgör enligt vårt förmenande ett bärande motiv för att statens bidrag avsevärt höjes. Härtill kommer att sedan underhållskostnaden å det stora flertalet av dessa vägar uppskattades, en så avsevärd prisstegring i fråga om underhållskostnaderna ägt rum, att den effektiva bidragsprocenten nu i verkligheten icke utgör 60, utan kanske ned till 30 % av den verkliga underhållskostnaden.

Samtliga dessa skäl tala enligt vårt förmenande för att statens bidrag bör avsevärt böjas. Vi äro medvetna om nödvändigheten av att i nuvarande läge söka minska statens utgifter, men detta bör icke enligt vårt förmenande ske på så sätt, att betydande folkgrupper i vårt land skola på grund av de inträdda förhållandena, över vilka de icke kunnat råda, sättas i ett sämre ekonomiskt läge. Härtill kommer att det i nuvarande ekonomiska läge är av vikt, att inte minst våra råvaror för träförädlingsindustrierna kunna

avhämtas även å de enskilda vägarna i största möjliga utsträckning samt att våra transportmedel icke utsätts för onödiga skador på grund av vägarnas beskaffenhet.

Statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet har för budgetåret 1949/50 under rubriken Bidrag till underhåll av enskilda vägar upptagit ett reservationsanslag av 4 600 000 kronor. En ökning av detta anslag med förslagsvis 15 % skulle endast betyda en merutgift av 690 000 kronor, en visserligen icke föraktlig summa, men i betraktande av de stora reservationer som finnas tillgängliga av beräknade automobilskattemedel anse vi en sådan anslagsökning för detta ändamål försvarlig.

Med stöd av vad vi sålunda anfört få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att bidrag för underhåll av enskilda vägar måtte utgå, förutom till de i k. kung. Sv. författningssamling nr 359/1939 angivna underhållningsskyldiga, jämväl då väghållarnas antal endast utgöres av en eller två underhållsskyldige, därest vägen är trafikerad av last- eller personautomobil för utförande av för fastigheten eller fastigheterna nödvändiga transporter, samt

att bidrag till underhållet å samtliga enskilda vägar, liksom iståndsättningsbidrag för vägarnas iordningställande, skall utgå med 75 procent av den uppskattade underhållskostnaden, dock att i fall, där vägunderhållet för de väghållningsskyldiga är särskilt betungande, detta bidrag måtte utgå med 90 procent.

Vidare hemställas, att riksdagen måtte såsom bidrag till underhållet av enskilda utfartsvägar anvisa ett belopp av 5 290 000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1949.

Arvid Jonsson

i Skedsbygd.

J. H. Johansson

i Norrfors.

Gunnar Ericsson

i Näs.