

Nr 24.

Av herr **Werner m. fl.**, om ökat anslag till nyanläggning av bygdevägar.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, har Kungl. Maj:t av riksdagen begärt ett reservationsanslag av 6 500 000 kronor till nyanläggning av bygdevägar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i sin petita för budgetåret 1951/52 hemställt, att anslaget skulle höjas till 8 miljoner kronor. Styrelsen har beräknat medelsförbrukningen för innevarande budgetår till 8,2 miljoner kronor samt att en reservation av 200 000 kronor för ifrågavarande ändamål skulle föreligga vid budgetårets utgång. Om, såsom styrelsen föreslagit, ett reservationsanslag av 8 miljoner kronor anvisas för budgetåret 1951/52, skulle anläggningsverksamheten under sistnämnda budgetår få ungefär samma omfattning som innevarande budgetår.

Med det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget skulle en icke oväsentlig reducering av tillgängliga medel i fråga om bygdevägar ske under budgetåret 1951/52 i jämförelse med innevarande budgetår. Enligt vår mening kan en sådan minskning icke anses lämplig, särskilt som de totala anslagen till vägväsendet föreslås bli höjda med icke mindre än omkring 50 miljoner kronor.

Vägnätet på landsbygden är icke på långt när så vittutgrenat som det borde vara med hänsyn till den ökade trafiken och landsbygdsbefolkningens berättigade krav på bättre kommunikationsmöjligheter. Det är angeläget att i detta sammanhang understryka vägarnas betydelse, icke blott för att bryta isolering och medverka till ökad trivsel och trevnad för befolkningen. För näringslivet äro goda kommunikationer en livsfråga, icke minst när det gäller transporter av jordbrukets och skogsbrukets för folkhushållet viktiga produkter. I strävandena att skapa ett rikare och mera differentierat näringsliv på landsbygden är vägarnas upprustning en central fråga. Endast om landsbygden kan erbjuda befintliga och nya företag inom industri, småindustri och hantverk goda kommunikationsmöjligheter, torde det vara möjligt att påräkna en ur hela samhällets synpunkt önskvärd lokalisering av näringslivet och därmed en bättre balans mellan olika landsdelar och bebyggelse typer. Såväl för befolkningen i glesbebyggelsen som i storstaden är det av intresse, att en stark koncentration av företagsamheten och bebyggelsen undviks. En upprustning av landsbygdens vägväsende är sålunda av utomordentlig betydelse för landets ekonomiska liv och utgör en i bästa mening produktiv investering.

Under kriget och åren närmast efter detta ha såväl statsfinansiella som andra skäl framtingat icke blott ett uppskjutande av nyanläggningar utan också ett eftersättande av vägunderhållet. De flerårsplaner, som uppgjorts,

ha icke kunnat följas. Framför allt ha eftersläpningarna i vägbyggandet drabbat bygde- och ödebygdevägarna samt de enskilda vägarna.

I 1947 års statsverksproposition redovisades resultatet av inventeringar angående behovet av bygdevägar. Anläggningskostnaderna för det *omedelbara* behovet av dylika vägar beräknades då till 200 miljoner kronor. Vederbörande myndigheter gävo i samband med inventeringen uttryck åt den uppfattningen, att behovet skulle kunna fyllas inom en tidrymd av flera årtionden. Detta är uppenbarligen en alltför lång tid. Av rättviseskäl och av hänsyn till landsbygdens näringsliv är det angeläget, att eftersläpningen i vägbyggandet snarast inhämtas. Enligt vår mening borde alla erforderliga nybyggnader komma till utförande under de närmaste 10 åren.

Numera har vårt lands ekonomiska läge ansetts möjliggöra en ökning av investeringarna inom vägväsendet. Detta är i och för sig tillfredsställande, men det fordras en ytterligare avsevärd ökning av anslagen för att kunna genomföra exempelvis det långsiktigsprogram, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt och vilket omnämndes i 1950 års statsverksproposition. Detta program skulle, jämfört med nuvarande investeringsnivå, innebära en utgiftsökning för en 20-årsperiod av sammanlagt mer än 2 miljarder kronor.

Den ökning av väganslagen, som föreslås i årets statsverksproposition, utesluter icke, att man kan diskutera den lämpliga avvägningen av de olika anslagen. Enligt vår mening tala starka skäl för att anslaget till nyanläggning av bygdevägar höjes till åtminstone det belopp, som begärts av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Detta är motiverat icke minst av den faktiska reduktion av medelstillgången för ifrågavarande ändamål, vilken, såsom vi tidigare framhållit, skulle ske, om icke det av styrelsen föreslagna anslaget anvisas.

Då vi i nuvarande läge icke ansett oss böra överskrida det totalbelopp, som av Kungl. Maj:t föreslagits till vägväsendet för nästkommande budgetår, synas de medel, som erfordras för en ökning av anslaget till nyanläggning av bygdevägar, böra täckas genom en motsvarande minskning av anslaget till huvudvägar eller alternativt anslaget till vägbeläggningar.

Med anledning av vad som sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att till nyanläggning av bygdevägar för budgetåret 1951/52 anvisa ett reservationsanslag av 8 000 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 19 januari 1951.

Lars E. Andersson.

Ivar Persson.

Osc. Werner.

L. Tjällgren.

Karl Persson.

Gunnar Lodenius.

Olof Pålsson.