

Nr 261.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till enskilda vägar.*

I den kungl. propositionen nr 212 föreslås anslag till underhållsbidrag till vissa enskilda vägar. Därjämte föreslås att »där det för trafiksäkerheten anses nödigt, äger väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas till viss väg, medgiva att för iståndsättning av bro, färja eller för ombyggnad av trumma å vägen må utgå särskilt bidrag med högst 50 procent av den beräknade kostnaden för sådant arbete».

1935 års vägsakkunniga hava förordat att dylika bidrag böra utgå av ett särskilt anslag för ändamålet, vilket emellertid departementschefen icke ansett lämpligt.

Av de sakkunniga förordade och nu i propositionen föreslagna åtgärder torde kunna anses bliva till stor hjälp i de flesta landsbygdsområden i landet och hälsas därför av oss med tillfredsställelse. Emellertid anse vi att rättvisan gentemot landsbygden kräver, att man går ännu något längre än vad nu är föreslaget. Det torde förhålla sig så att många av de vägar, som kunna komma ifråga till underhållsbidrag, äro behäftade med andra brister än beträffande broar, färjor och trummor, men ändock vara av beskaffenhet att utgöra en fara för trafiksäkerheten eller att onödigt fördyra det framtida underhållet. Sålunda kan en väg, som å större delen av sin längd är av tämligen god beskaffenhet, på någon del vara alltför smal eller försedd med särskilt svåra kurvor eller backkrön. Dylika särskilt framträdande olägenheter borde lämpligen undanröjas i samband med att vägen blir berättigad till underhållsbidrag.

På många håll ha förvisso, vid intagning av enskilda vägar till allmänt ändamål, vägar, som med relativt små kostnader skulle kunnat göras fullt användbara för den trafik, som kommer att framgå å desamma, om- eller nybyggt i onödan. Även om man måhända bör sätta fordringarna på standarden för en till allmänt underhåll intagen väg högre än densamma å enskild väg, synes det oss som om här ofta tillgrepes kostsammare åtgärder än vad som är lämpligt. Genom de kostnader dessa om- eller nybyggnader föra med sig, fördröjes dessutom oftast under årtal det allmännas övertagande av underhållet, även om detta senare är aldrig så berättigat.

Genom att kunna med statsbidrag göra mindre förbättringar på särskilt

vägens sämsta ställen, kunde man måhända minska behovet av dyra om- och nybyggnader i avsevärd utsträckning, men samtidigt vara betydligt större del av landsbygdsbefolkningen till hjälp än vad nu är fallet.

Vi vilja därför föreslå att bestämmelserna om iståndsättningsbidragen givas en vidare ram än vad Kungl. Maj:t föreslagit, och att sådant bidrag även skall kunna utgå för avhjälpande av andra för trafiksäkerheten farliga brister än iståndsättande av broar, färjor och trummor.

Detta kommer givetvis att kräva avsevärt högre belopp än vad såväl de sakkunniga som Kungl. Maj:t beräknat, men som vi förut framhållit torde denna ökning och avsevärt mera därtill kunna inbesparas genom att icke så många vägar behöva intagas till allmänt underhåll och i samband därmed kostas på dyrbara om- eller nybyggnader.

För att ytterligare vinna detta syfte och samtidigt giva hjälp och rättvisa åt befolkningen i ur trafiksynpunkt vanlottade trakter, kan därjämte ifrågasättas, huruvida icke iståndsättningsbidragen borde utgå med högre procentuellt belopp än de femtio procent som föreslagits.

Enär den typ av iståndsättningsbidrag vi föreslå är av en annan art än den kungl. propositionens, anse vi att ett särskilt *iståndsättningsanslag* bör uppföras i budgeten, och instämma sålunda på denna punkt i vad de sakkunniga föreslagit.

För att särskilt markera, att vi icke anse att egentliga om- eller nybyggnader böra såsom ofta onödigt dyrbara vara den absolut dominerande formen för upphjälpande av det enskilda vägnätet, föreslå vi, att iståndsättningsanslaget bör tilltagas relativt stort under ett antal år och föreslå därför för budgetåret 1939/40 ett belopp av 800,000 kronor. Med tanke på att underhållsanslaget vid bifall till vår framställning icke kommer att belastas för iståndsättningsarbeten, torde detsamma kunna nedsättas till 800,000 kronor. Anslaget för byggande av enskilda vägar torde genom utvidgandet av bestämmelserna för iståndsättningsbidragen kunna i högre grad än vad annars skulle vara fallet vara tillräckligt.

Med stöd av vad vi sålunda anfört få vi hemställa, att riksdagen må

dels till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av kronor 1,400,000;

dels till bidrag till underhåll av enskilda vägar å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av kronor 800,000; samt

dels till bidrag till iståndsättande av enskilda vägar å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av kronor 800,000.

Stockholm den 22 mars 1939.

Axel Mannerskantz.

Carl Bengtsson.

Carl Sundberg.