

## Nr 70.

Av herr **Svensson m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om bidrag till vägunderhållet på landet m. m.*

Enligt förordningen den 30 juni 1936 (nr 451) angående statsbidrag till den allmänna väghållningen i riket skola — i mån av tillgång å därtill anslagna medel — till vägdistrikt årligen lämnas statsbidrag med 85 procent av distriktets verkliga kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under nästföregående år, dock att till kostnader för underhåll av ödebygdsväg och vinterväghållning å sådan väg särskilt tilläggsbidrag med 10 procent lämnas av statsmedel utöver vad nyss sagts. Till grund för fastställandet av distriktens verkliga kostnader skola läggas på föreskrivet sätt förda och granskade räkenskaper.

I sin skrivelse den 13 november 1939 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som från vägingenjörerna infordrat preliminära uppgifter i ämnet, meddelat, att underhållskostnaderna för år 1939 kunna beräknas uppgå till i runt tal 69 miljoner kronor. Styrelsen har i anslutning härtill anfört, att 1940 års statsbidrag till vägunderhållet — under förutsättning att nu gällande grunder för sådant bidrags beräkning bibehålles oförändrade — alltså skulle uppgå till i runt tal 58,8 miljoner kronor.

I innevarande års statsverksproposition under sjätte huvudtiteln har dock chefen för kommunikationsdepartementet föreslagit, att ändrade grunder skola gälla för statsbidraget till vägunderhållet för år 1940. Syftet härmed är att nedbringa statens utgifter för vägunderhållet. Departementschefen gör gällande att de nu rådande förhållandena med knapphet på motorbränsle och de därav betingade åtgärderna beträffande motortrafiken hava medfört en minskning med omkring 20 procent av den eljest vanliga trafiken och anser, att kostnaden för vägunderhållet bör minska i förhållande härtill.

Till följd härav förordar departementschefen, att anslaget till vägunderhållet på landet m. m. skall utgå med 51 miljoner kronor i stället för det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade beloppet av 58,8 miljoner kronor. För att nå detta mål föreslår departementschefen, att de nu gällande grunderna för statsbidraget under år 1940 sättas ur kraft och att i deras ställe antages en förordning, som stadgar att vägdistriktet skall för år 1940 lämnas statsbidrag med 85 procent av det belopp, vartill väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknar distriktets kostnad för vägunderhåll och vinterväghållning under året skäligen böra uppgå. I fråga om ödebygdsväg skall bidraget dock, efter i övrigt samma grunder, utgå med 95 procent.

Departementschefen gör gällande att en tillämpning av nu gällande grunder, enligt vilka bidraget skulle beräknas på den verkliga kostnaden under år

1939, skulle vid nu rådande trafikvolym givetvis medföra, att bidraget i flertalet fall komme att överstiga 85 procent respektive 95 procent av den verkliga kostnaden under år 1940 eller i extrema fall till och med hela kostnaden, och i syfte att undvika dylika konsekvenser föreslås denna ändring av bidragsreglerna.

Mot detta departementschefens betraktelsesätt måste dock starka betänkligheter anföras. Visst är det sant, att därest vägunderhållskostnaden under ett visst år blir mindre än under näst föregående år, så blir bidraget, beräknat på det sista årets kostnader, mera än 85 procent, men lika sant är det också å andra sidan, att om underhållskostnaden under senaste året överstigit kostnaden för det näst föregående årets kostnader, så blir bidraget mindre än 85 procent. Detta ligger just i hela systemets natur, och det är därför, som man reagerar, när departementschefen nu föreslår att detta system skall brytas just under ett år, då man möjligtvis kan räkna med att underhållskostnaderna bli lägre än under föregående år. Har man t. ex., såsom fallet torde vara i många distrikt, under flera år fått nöja sig med mindre än 85 procent av de verkliga kostnaderna under året och på grund därav åsamkat sig skulder, så kräver ju rättvisan, att man också får komma i åtnjutande av det högre bidraget, då ett omvänt förhållande inträder.

Naturligtvis är det önskvärt under nuvarande förhållanden, särskilt med hänsyn till de minskade automobilskattemedlen, att vägunderhållskostnaderna minskas och att man därför allvarligt eftersträvar, att underhållet inskränkes till vad som kan anses oundgängligen nödvändigt. Men då man erkänner det önskvärda i detta, måste man dock fråga sig om icke departementschefen för att nå detta syfte använder större våld än nöden kräver. Resultatet av departementschefens förslag blir ju att vägdistrikten för år 1940 berövas 7,8 miljoner kronor, och då man vet att flertalet vägdistrikt redan förut äro ganska skuldbelastade, måste en dylik åtgärd för samtliga vägdistrikt medföra en stor besvikelse. Alla vägdistrikt ha naturligtvis vid uppgörandet av sina statförslag för år 1940 räknat med ett statsbidrag efter nu gällande grunder, och det torde under sådana förhållanden vara olämpligt att för innevarande år ändra desamma. I realiteten innebär ett sådant förslag ett övervältrande av vissa bördor från staten på vägdistrikten, vilket icke torde vara att rekommendera.

Enligt vår mening föreligger ej heller tvingande skäl för att vidtaga en dylik åtgärd. Automobilskattemedlen äro ju huvudsakligen avsedda för vägändamål och därvid i första hand för täckandet till viss del av vägunderhållskostnaderna. I andra hand böra de användas till vägförbättringar och nyanläggning av landsvägar m. m. Då automobilskattemedlen för budgetåret 1940/41 äro beräknade till 110 miljoner kronor och 85 procent av vägunderhållskostnaden för år 1940 enligt nu gällande bidragsgrunder är beräknad till 58,8 miljoner kronor, anse vi denna kostnad i första hand böra täckas. (Bifalles detta bör ju såsom konsekvens därav anslaget till väg- och gatuarbeten i städerna minskas från 11,679,000 till 9,728,875 kronor.) Skall det sedan vara

någon indragning med hänsyn till medelstillgången, så bör detta drabba andra utgiftsposter än vägunderhållskostnaden, som är absolut nödvändig och som icke utan stora olägenheter kan uppskjutas. Nyanläggning av landsvägar ävensom vägförbättringar kunna däremot anstå en viss tid. Departementschefen föreslår till vägförbättringar å landsbygden ett bidrag av 20,857,500 kronor och till nyanläggning av landsvägar ett bidrag av 5 miljoner kronor. Dessa poster kunna enligt vår mening sammanlagt minskas med 7,800,000 kronor eller det belopp, som vägdistrikten gå förlustiga, därest departementschefens förslag vinner bifall. Skulle det däremot anses nödvändigt att dessa vägförbättringar och nyanläggningar av landsvägar komma till stånd, torde det vara lämpligt att av automobilskattemedelsfonden anvisa ifrågavarande belopp för detta ändamål. Detta förslag stämmer också väl överens med fondens uppgift, som ju är att göra kostnaderna för väg- och gatuarbetena mindre beroende av växlingarna i uppbörden av automobilskattemedel.

För att tvinga vägdistrikten till större sparsamhet föreslår departementschefen vidare, att varje vägdistrikt skulle tilldelas ett till sin storlek på förhand av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämt bidrag, varöver besvär ej skulle få anföras.

Även mot denna del av förslaget måste anföras en bestämd gensaga. För det första torde det inte alls vara givet att vägunderhållskostnaden minskas i samma proportion som trafiken, dels beroende av att vissa kostnader äro i stort sett lika höga vare sig trafiken är stor eller liten, t. ex. vinterväghållningen, dels också därav, att såväl arbetslöner som materialkostnader stiga undan för undan. Oberäknliga faktorer kunna också göra att ett vägdistrikt, som fått sig tilldelad en viss summa, kan åsamkas betydande extra kostnader t. ex. ett häftigt skyfällsliknande regn, som kan förstöra vägarna oerhört, eller också en mycket snörik vinter. Ingen kan väl anse det rättvist, att ett vägdistrikt, som utsättes för dylikt och därigenom åsamkas stora extra kostnader, icke skulle få statsbidrag i vederbörlig ordning för dessa utgifter. Den nu gällande förordningen angående statsbidraget ger däremot full rättvisa och bör följaktligen bibehållas.

Skulle mot förmodan något vägdistrikt under nuvarande förhållanden icke iakttaga all den sparsamhet, som det ekonomiska tidsläget påkallar, torde andra åtgärder böra vidtagas. Sålunda bör genom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utsändas cirkulär, vari vägstyrelserna uppmanas att söka nedbringa vägunderhållskostnaderna med eventuellt 15 eller 20 procent av vad de belöpte sig till under 1939. Vidare äga ju vägingenjörerna att närvara vid vägstyrelsernas sammanträden och kunna då uttala sig om nödvändigheten av de olika förslagen.

Med åberopande av det anförda hemställas,

att riksdagen vid behandling av punkten 9 under sjätte huvudtiteln måtte besluta

att avslå Kungl. Maj:ts förslag till förordning angående stats-

bidrag till vägunderhåll och vinterväghållning på landet under år 1940;

att till bidrag till vägunderhållet på landet m. m. för budgetåret 1940/41 anvisa ett anslag av 58,800,000 kronor att avräknas mot automobilskattemedel; samt

att beakta övriga i motionen anförda synpunkter.

Stockholm den 22 januari 1940.

*Hjalmar Svensson.*

<i>Axel Hansson</i> i Rubbestad.	<i>Osc. Werner</i> i Höjen.	<i>J. V. Pettersson</i> i Norregård.
<i>Oscar Tornegård.</i>	<i>Victor J. Mattsson.</i>	<i>Arvid Jonsson.</i>
<i>Emil Gustafson.</i>	<i>Herbert Hermansson.</i>	<i>Sven Andersson.</i>
<i>I. Pettersson</i> i Rosta.	<i>Jones Erik Andersson.</i>	<i>Johan Johansson,</i> Tväråselet.
<i>Ivar Johansson,</i> Mysinge.	<i>Per Persson,</i> Norrby.	<i>Aron Gustafsson</i> i Lekåsa.
<i>Sam. B. Norup.</i>	<i>Albin Eriksson,</i> Toftered.	<i>Anders Pettersson,</i> Dahl.

---