

## Nr 37.

Av friherre De Geer, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till bidrag till vägunderhållet på landet m. m.

I den 30 juni 1936 utfärdad förordning har fastställts grunderna för statens bidrag till vägdistrikt för vägunderhåll och vinterväghållning. Bidrag lämnas sålunda årligen med 85 procent av distriktets verkliga kostnad under nästföregående kalenderår. Till kostnaden för underhåll av ödebygdeväg och vinterväghållning å sådan väg lämnas dessutom särskilt tilläggsbidrag med 10 procent.

Uti årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, sid. 44—45, föreslås för år 1940 ändrade bidragsgrunder. Till grund för statens bidrag skulle icke läggas den verkliga kostnaden för underhållet år 1939 utan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppskattad kostnad. Denna uppskattning skall fastställas av styrelsen med ledning av vissa verkställda undersökningar och med iakttagande av att biltrafiken *beräknas* till omkring 80 procent av eljest normal trafik. Statsbidraget föreslås sålunda utgå på ett grundbelopp, vars storlek skall fastställas på förhand.

Som skäl för de nu föreslagna ändrade bidragsgrunderna anföres att hänsyn måste tagas till att de verkliga kostnaderna för vägunderhållet under år 1940 beräknas bli avsevärt lägre än motsvarande kostnader under år 1939. Med en tillämpning av nu gällande bidragsregler skulle det förhållandet kunna inträffa, att statsbidraget i flertalet fall komme att överstiga 85 procent av de verkliga underhållskostnaderna.

Verkliga vägunderhållskostnaden år 1939 har enligt uppgift i propositionen av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, enligt preliminära uppgifter från vägingenjörerna, beräknats uppgå till 69 miljoner kronor och statsbidraget härå skulle enligt nu gällande beräkningssätt utgå med 58,8 miljoner. Enligt ändringsförslaget skulle bidraget i stället komma att utgå med 51 miljoner.

Att den yttersta sparsamhet är av nöden under nu rådande förhållanden är uppenbart. Det måste dock med skärpa framhållas, att vägstyrelserna ingalunda äro främmande för denna synpunkt och med visshet själva komma att göra allt vad på dem ankommer för att nedbringa underhållskostnaderna och följa de råd och anvisningar i detta avseende, som av statsmakterna lämnas.

Hittills tillämpad princip för beräkning av statsbidrag till vägunderhåll innebär, att vägdistriktet under en period med årligen *stigande* underhållskostnader aldrig erhålla 85 procent på årets verkliga kostnader utan ett avsevärt lägre belopp, eftersom uträkningen sker på näst föregående års utgifter. Procentsatsen blir sålunda i realiteten lägre än 85 procent. Under en tidsperiod återigen med årligen *fallande* underhållskostnader inträffar det motsatta förhållandet. Vägdistriktet skulle alltså, eftersom detta senare nu är förhållanden och underhållskostnaderna på grund av omständigheterna ovill-

korligen måste tvingas ned, komma att erhålla ett högre bidrag än som motsvarar 85 procent av verkliga underhållskostnaden år 1940.

Mot en ändring, som hindrar ett dylikt förhållande, kan möjligen under *förhandenvarande* omständigheter icke böra resas någon invändning. Men då staten dessutom på vägdistriktet vill helt överskjuta de ev. kostnadsökningar, som trots sträng sparsamhet kunna uppkomma, och sålunda undandraga sig de konsekvenser, som kunna inträffa genom att underhållskostnaderna på grund av oförutsebara förhållanden överskrida de av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på förhand uppskattade, då måste en bestämd gensaga inläggas.

Enligt propositionen skall det tillkomma väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att fastställa det grundbelopp för varje vägdistrikt, varå statsbidrag skall utgå. Vägdistriktet beredas icke möjlighet att inverka på beslutet eller att på något sätt bevaka sina intressen. Icke ens besvärsmätt tillkommer dem. Om underhållskostnaderna på grund av förhållanden, till vilka väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid fördelningen självfallet icke kan taga hänsyn, komme att överstiga de beräknade, skulle vägdistriktet själva ensamma taga konsekvenserna. En mycket snörik vinter t. ex. med täta snöfall kan medföra en avsevärd höjning av kostnaderna för vinterväghållningen. En ur tjälsynpunkt ofördelaktig vår medför likaledes stora extra belastningar. En mycket regnig eller mycket torr sommar höjer underhållskostnaderna. Militära transporter av stor omfattning under ogynnsam tid kunna förekomma i vissa distrikt. För allt detta skulle vägdistriktet själva få stå risken. Samtidigt äro de emellertid skyldiga att tillgodose de krav, som kunna uppställas av tillsyningsmyndigheten eller av trafikanter. Det är inte med rättvisa förenligt att staten på detta sätt helt drager sig ur svårigheterna och avlastar dessa på de lokala distriktet. Om, enligt vad som förut sagts, någon invändning mot en beräkningsgrund, vid vilken hänsyn toges till minskade underhållningskostnader, icke reses, kan emellertid också den fordan uppställas, att staten delar de risker, som ev. förefinnas eller som uppkomma genom förhållanden, över vilka icke heller vägdistriktet råda. Det måste i så fall vara rättvist att beräkna statsbidraget på de *verkliga* kostnaderna under året 1940, men att dessutom redan nu genom olika åtgärder tvinga till sparsamhet. Sådana åtgärder kunna vara direktiv och uttalanden från Kungl. Maj:t eller väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ej blott till vägdistriktet utan även till länsstyrelser, vägingenjörer, automobilsammanslutningar, trafikanter och allmänhet. Vissa detaljer i underhållet måste få eftersättas, men då böra också trafikanterna tvingas att tänka på de risker, som kunna förefinnas, och iakttaga största försiktighet och varsamhet under sin körning. Dammbindning måste nog delvis slopas och endast utföras å sådana sträckor, där dammplågan är alltför stor eller kan åstadkomma verklig skada. Om sålunda alla krafter förenas i sparsamhet, torde ingen fara förefinnas för beviljande av statsbidrag på de *verkliga* underhållskostnaderna. Då dessa, ifall de skola beräknas på 1940 års underhåll, emellertid icke bli kända förrän på våren 1941, borde först, enligt det i propositionen föreslagna beräk-

ningssättet, till distrikten omedelbart efter 1 juli utbetalas deras andelar av i propositionen beräknas 51-miljonersanslaget och därefter under våren 1941 fördelas och utbetalas de ytterligare belopp, som tillkomma dem efter de då kända och godkända kostnaderna.

Även med sträng tillämpning av de restriktioner beträffande underhållet 1940, som kunna bliva för distrikten utfärdade, är möjligt, att på skäl, som här tidigare antytts, kostnaderna för underhållet kunna komma att överstiga vad som i propositionen antagits. Överslagsvis uppskattas nu kostnadsökningen till 3 miljoner kronor.

Från vägdistriktens synpunkter och framförallt för vägskattebetalarne är av yttersta vikt att *principen om bidrag beräknat efter verkliga underhållskostnaden icke frångås* och att *bidragsprocenten bibehålles vid 85*.

Givetvis vore rättvist och önskvärt att vägdistriktet som kompensation för de år, då ej fullt 85 procent erhållits i bidrag, nu vid underhållskostnadernas sjunkande kunde få bidrag för 1940, beräknat efter 1939 års kostnad.

Om emellertid tidslaget tvingar till alldeles exceptionella nedskärningar, bör väl i varje fall rättvisa och billighet fordra, att distrikten erhålla 85 procent på 1940 års *verkliga* kostnader och ej, som i propositionen förutsättes, bidrag endast på en ganska *godtyckligt* beräknad underhållssumma.

Bifall till denna dag väckta tvenne motioner om minskning i föreslagna anslag till statlig stenläggning och till fortsatt inköp av gatsten skulle medföra inbesparing av 2 miljoner kronor automobilskattemedel och 1 miljon kronor statsmedel. Dessa inbesparingar motsvara de i denna motion tänkta ökade kostnaderna för staten.

Det förutsättes att vid bifall till i motionen gjorda yrkanden Kungl. Maj:t utfärdar särskilda bestämmelser angående fördelning och utbetalning till distrikten av 51 miljoner kronor i bidrag omedelbart efter 1 juli 1940 och resten av distrikten tillkommande bidrag tidigast möjligt under våren 1941.

Då i denna motion anslutning sker till tanken att beräkna underhållsbidraget på 1940 och ej på 1939 års underhållskostnader, sker det uteslutande för att under *exceptionella förhållanden* bidraga till syftemålet att f. n. iakttaga största möjliga sparsamhet. Anslutningen till den nya utbetalningsgrunden sker under förhoppning att riksdagen måtte inse den orättvisa, som *kan komma att vållas vägskattebetalarne* enligt propositionens beräkningssätt, och att därför riksdagen måtte låta statsbidraget utgå på den *verkliga* underhållskostnaden.

Under hänvisning till vad här ovan i motionen framhållits hemställas,

att riksdagen måtte besluta att till bidrag för vägunderhållet på landet m. m. för budgetåret 1940/41 anvisa ett *förslags-*anslag av 54.000.000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 22 januari 1940.

Arvid De Geer.

