

Nr 103.

Av herr **Sandberg m. fl.**, om höjning av anslaget till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. och anslaget till bidrag till byggande av enskilda vägar.

Sedan staten numera övertagit väghållningen beträffande de allmänna vägarna, har den särskilda tunga, som i vägskattens form påvilat landsbygdens skattedragare, blivit avlyftad. Genom vägväsendets förstatligande har också klart ådagalagts, att väghållningen är en angelägenhet av den art, att det allmänna bör helt ansvara för densamma.

Beträffande de enskilda vägarna äro emellertid förhållandena oförändrade. Staten lämnar ett visst bidrag till dessa vägar, men resten, i praktiken den tyngre delen av kostnaderna, får bäras av de enskilda väghållarna själva. Det torde visserligen vara riktigt, att en del av kostnaderna för vägar av denna art får vila på de enskilda intressenterna, men fråga är, om den anpart, som för närvarande faller på dessa, kan anses vara lämpligt och rättvist avvägd.

De väghållare det här gäller äro ofta människor med svag ekonomi och sådana som bo i glest befolkade trakter eller i övrigt leva under mindre gynnsamma betingelser. I många fall torde också den vägtunga, som alltfört får bäras av den enskilde väghållaren, vara tyngre än den börda han fått lämna genom att vägskatten blivit avlyftad.

Mot bakgrunden av vad sålunda skett på vägväsendets område genom statens övertagande av kostnaderna och ansvaret för de allmänna vägarna är det naturligt, om den enskilde väghållaren känner den jämförelsevis stora börda, som alltjämt vilar på honom, tyngre än förut. Detta även med tanke på att statens ansvar för vägväsendet nu framstår ännu tydligare än före förstatligandet.

Framställningar göras ofta om viss enskild vägs intagande till allmänt underhåll. I sitt av fjolårets riksdag godkända betänkande angående lag om allmänna vägar m. m. uttalade andra särskilda utskottet, att utskottet ansåg sig böra framhålla, att vägväsendets förstatligande icke får leda till en skärpning av de krav på vägens betydelse, som måste uppställas, då det gäller enskild vägs förändring till allmän. Man får hoppas, att detta uttalande icke av vederbörande myndighet förbises. Det stora flertalet bidragsberättigade enskilda vägar lära dock icke under avsevärd tid

framåt kunna intagas till allmänt underhåll utan få förbli som enskilda vägar. Det är icke heller uteslutet, att en större återhållsamhet kommer att göra sig gällande i fråga om enskild vägs förändring till allmän väg än vad som åtminstone på vissa håll varit fallet tidigare, medan beslutanderätten i denna sak låg hos länsstyrelserna.

Statsbidragen till den enskilda vägunderhållningen utgå nu på den beräknade kostnaden såväl då det gäller anläggning av väg som i fråga om istandsättning och underhåll av väg. Kostnadsberäkningarna, som göras av särskild förrättningsman, torde emellertid i allmänhet hållas i underkant. Åtminstone finnas exempel på att de verkliga kostnaderna betydligt överstigit de beräknade.

För närvarande gäller att statsbidrag kan utgå med högst femtio procent av kostnaden för byggande och underhåll av enskild väg. I undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskild hög grad betungande för väghållarna, må det årliga bidraget bestämmas till sextio procent. Där det för trafiksäkerheten anses nödigt, kan i samband med att årligt underhållsbidrag för första gången beviljas till viss väg medgivnas, att för istandsättande av bro eller färja eller för ombyggnad av trumma å vägen må utgå ett särskilt bidrag med högst femtio procent av den beräknade kostnaden för sådant arbete.

Under förberedelserna för och vid behandlingen år 1939 av frågan om statsbidrag till den enskilda väghållningen höjdes röster för ett procentuellt högre bidrag än vad som sedan blev riksdagens beslut. Med hänsyn till utvecklingen på vägväsendets område sedan dess synes kravet på ett förhöjt statsbidrag ännu mer berättigat nu. Bidraget torde skäligen böra bestämmas till sjuttio procent av den beräknade kostnaden, i undantagsfall, då det gäller underhåll, åttio procent, och anslagsbeloppen ökas i proportion därtill.

Med hänvisning till ovanstående få vi alltså yrka, att riksdagen måtte besluta,

att statsbidrag till enskild väghållning må utgå med högst sjuttio procent av beräknad kostnad för anläggning av väg och med sjuttio procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen må uppskattas, dock i undantagsfall med åttio procent av sistnämnda kostnad, samt för istandsättning av bro eller färja eller för ombyggnad av trumma å väg med högst sjuttio procent av den beräknade kostnaden för sådant arbete,

att till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1944/45 anvisa ett reservationsanslag av kronor 2 650 000 att avräknas mot automobilskattemedlen, och

att till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1944/45 anvisa ett reservationsanslag av kronor 1 400 000 att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm i januari 1944.

<i>O. E. Sandberg.</i>	<i>And. Andersson,</i> Gisselås.	<i>Arvid Jonsson.</i>
<i>Gottfr. Fröderberg.</i>	<i>Evald Ericsson</i> i Sörsjön.	<i>Uddo R. Jacobson.</i>
<i>Eric Hansson.</i>	<i>Lars E. Andersson.</i>	<i>D. B. Blombäck.</i>
<i>Wald. Svensson.</i>	<i>Pehr A. Johnsson</i> i Kastanjegården.	<i>J. O. Gavelin.</i>
<i>J. F. Grym.</i>	<i>Andreas Nilsson,</i> Norrlångträsk.	<i>Sven Andersson</i> i Vigelsbo.
<i>E. Oskar Åkerström.</i>	<i>C.-D. Skagerlund.</i>	<i>And. Stjärne.</i>
