

## Nr 104.

Av herr Sandberg m. fl., om förhöjt statsbidrag till underhåll av enskilda vägar.

I årets statsverksproposition, sjätte huvudtiteln, föreslås under rubriken enskild väghållning dels till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1950/51 ett anslag av 6 miljoner kronor, dels ock till bidrag till byggande av enskilda vägar 3 miljoner kronor, i båda fallen reservationsanslag att avräknas mot automobilskattemedlen.

De föreslagna anslagsbeloppen överensstämmer med av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade medelsbehov och innebära betydande höjningar jämförda med motsvarande belopp för innevarande budgetår.

Att höjda anslag föreslås, varigenom ett bättre tillgodoseende av behovet av dessa bidrag inom ramen av nu gällande bidragsbestämmelser kan ske, är tacknämligt. De nu gällande bestämmelserna för statsbidrag till den enskilda väghållningen kunna emellertid icke sägas vara tillfredsställande. Detta gäller såväl villkoren för erhållande av statsbidrag som storleken av bidragen i fråga. Även spörsmålet om villkoren för enskild vägs övertagande till allmänt underhåll anmäler sig i detta sammanhang. Beträffande denna sak synas bestämmelserna och tillämpningen vara mycket restriktiva. Många vägar, som rätteligen synas böra hänföras till allmänna vägar, måste fortfarande underhållas av enskilda.

I fråga om bestämmelserna för nu utgående statsbidrag gäller bland annat följande. Byggnadsbidrag må utgå med högst 60 procent av beräknad kostnad för anläggning av väg, där sådan anläggning måste anses vara för väghållaren synnerligen betungande. Då synnerliga skäl därtill äro, må efter Kungl. Maj:ts prövning i varje särskilt fall byggnadsbidrag beviljas med högst 75 procent. Underhållsbidrag utgår med 60 procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen må uppskattas. I undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande, må det årliga bidraget bestämmas till 75 procent. I samband med att underhållsbidrag första gången beviljas kan särskilt bidrag medgivnas för istandsättning av vissa delar av vägen med högst 60 procent av den beräknade kostnaden.

Frågan om stödet åt den enskilda väghållningen har en längre tid varit föremål för utredning, utan att dock ännu något resultat uppnåtts i form av förslag till riksdagen. Departementschefen erinrar sålunda om de utredningsuppdrag i detta ärende, som med anledning av riksdagens skrivelser 1945 och 1946 genom Kungl. Maj:ts beslut lämnats väg- och vattenbyggnads-Bihang till riksdagens protokoll 1950. 4 saml. Nr 104—112.

styrelsen och skogsstyrelsen. De upplysningar departementschefen inhämtat om ärendets fortsatta behandling synas dock giva vid handen, att någon proposition i ämnet icke kommer att föreläggas 1950 års riksdag.

Det är emellertid högst angeläget, att gynnsammare bestämmelser komma till stånd med det snaraste angående statens stöd åt den enskilda väghållningen. De bördor som alltfört påvåla de enskilda väghållarna måste betecknas som allt för stora. Kravet på lättnader framföres allestädes med stor styrka av de enskilda väghållarna, och i många fall yrkas även på att de enskilda vägarna helt övertagas av det allmänna. Förhållandena beträffande den enskilda väghållningen ha medfört, att landskommuner i många fall, åtminstone i Norrland, funnit sig böra träda emellan för att lätta väghållningsbördan för de enskilda. Kommunalt tilläggsbidrag av växlande storlek har sålunda i dessa fall beslutats, i åtskilliga fall till både byggande och underhåll av de enskilda vägarna.

Väghållningen anses dock med all rätt vara en statens uppgift. Att kommunerna skola åtaga sig avsevärda kostnader för vägväsendet kan knappast vara riktigt och lämpligt. Det är betänkligt att belasta det kommunala skatteunderlaget med utgifter för nya ändamål. Belastningen blir olika i de olika kommunerna och kommer sålunda att öka olikheten i skattetrycket i kommunerna. Då nu likväl vissa kommuner gått in för de ifrågakvarande bidragen, får detta anses vara något, vartill man ansett sig nödd och tvungen, för att inte en del av kommunens invånare skola oskäligt betungas av väggkostnader under väntan på förbättringar genom statsmakternas åtgärder.

Åtgärder från detta håll hava nämligen låtit länge vänta på sig. Det är nu fem år sedan riksdagen beslöt utredning av denna vägfråga. Fortfarande synes det ovisst, när förslag kan väntas föreligga. Man måste beklaga, att detta ärende fördröjts mera än vad som kan anses hava varit nödvändigt.

Redan 1946 förelågo yrkanden om en höjning av bidragsprocenten vid byggande, iståndsättning och underhåll av enskild väg. Detta krav synes icke längre kunna helt undanskjutas. Det torde åtminstone i viss utsträckning böra tillgodoses även om därigenom den pågående utredningen i någon mån föregripes. En ökning av bidragens storlek bör väl i alla händelser få anses bli en av de åtgärder, som böra komma till stånd.

En höjning av den allmänna bidragsprocenten från 60 till 75 och den särskilda från 75 till 90 kräver motsvarande höjning av anslagsbeloppen för byggande och underhåll. Anslaget till bidrag till underhållet skulle alltså böra höjas med 1 500 000 kronor och byggnadsanslaget med 750 000 kronor.

Det vore fullt befogat att nu föreslå höjning av bidraget både till byggande och till underhåll av de enskilda vägarna. Då det emellertid av kända skäl är nödvändigt att iakttaga största möjliga återhållsamhet i fråga om

utgiftsökningar och då kostnaden för vägunderhållet, som är en årligen återkommande utgift, är den del av vägtungan, som mest kännbart trycker väghållarna, torde man för närvarande få begränsa sig till att söka åstadkomma en lättnad i denna del.

Om man inte vill minska på andra anslagsposter under sjätte huvudtiteln, leder det här angivna önskemålet till en höjning av huvudtitelns slutsumma och en motsvarande minskning av budgetöverskottet. Detta överskott består emellertid till betydande del av automobilskattemedel, vilka medel äro avsedda att komma vägväsendet till godo. Departementschefen har företagit en välbehövlig och erkännansvärd ökning av anslagen till vägväsendet för nästa budgetår. Trots detta kan ett måttligt ytterligare steg på den inslagna vägen vara motiverat och möjligt.

Med anledning av det sagda få vi yrka,

att riksdagen måtte besluta,

att statsbidrag till underhåll av enskild väg må utgå med 75 procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäpligen må uppskattas,

att i undantagsfall, där väghållningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande, det årliga bidraget må bestämmas till 90 procent och

att, då underhållsbidrag första gången beviljas, bidrag kan medgivnas för iståndsättning av bro eller färja eller ombyggnad av trumma å vägen m. m. med högst 75 procent av den beräknade kostnaden samt

att till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1950/51 anvisa ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 20 januari 1950.

*O. E. Sandberg.*

*Verner Hedlund.*

*Märta Boman.*

*And. Stjärne.*

*John G. Löfroth.*

*J. E. Bäckström.*

*Oscar Andersson.*

*Carl Östlund.*

*Sigfrid Jonsson*

*i Järvsand.*

*J. H. Johansson*

*Ragnhild Sandström.*

*i Norrfors.*