

Nr 209.

Av herr **Gränebo m. fl.**, om ökat anslag till bidrag till byggande av enskilda vägar.

Under krigsåren måste av kända skäl nyanläggning av vägar samt ombyggnad och förbättring av gamla vägar väsentligt begränsas. Inte heller under efterkrigsåren ha vägar kunnat byggas i den omfattning som erfordrats för att eftersläpningen under krigsåren skulle ha kunnat återhämtas. På grund av de allvarliga riskerna för penningvärdets försämring har investeringsverksamheten måst hållas tillbaka. Detta gäller såväl den privata som den offentliga investeringsverksamheten. Begränsningen av de offentliga investeringarna har för landsbygdsbefolkningens del särskilt gjort sig kännbar i fråga om vägväsendet. Vägnätet på landsbygden är nämligen ännu icke på långt när så vittutgrenat som det borde vara för att de mera avlägset liggande bygdernas befolkning skall kunna få den förbindelse med yttrevärlden som är nödvändig. Många byar och gårdar, särskilt i Norrland, sakna helt vägförbindelser. Enbart i Norrbottens län uppgår antalet dylika gårdar till cirka 2 600. Även i andra delar av vårt land är vägnätet otillräckligt. Särskilt är behovet av enskilda vägar mycket stort.

Begränsningen av investeringarna i fråga om vägväsendet har för landsbygdens del inneburit, att dess möjligheter att höja sin standard beskurits. Folket, och det gäller särskilt ungdomen, nöjer sig inte längre med de sämre levnadsvillkor, som dåliga vägförbindelser, liksom även dåliga bostäder, innebära. Ingen vill längre stanna kvar i byar, som sakna utfartsvägar. Det kan lämnas många exempel på hur stora byar med tillgång till god åkerjord och rikligt med skog avfolkats på ett par årtionden, därför att det inte funnits vägar. Investeringsbegränsningen har därför drabbat landsbygden hårdare på grund av att utgångsläget för dess del varit sämre.

En annan lika viktig sida av nedskärningarna av investeringarna är att inkomstnöjligheterna därigenom försämrats på landsbygden. Familjeförsörjare och andra, som växlat mellan jordbruks- och skogsarbete samt arbete vid vägar och byggen, ha inte haft samma förtjänstmöjligheter som tidigare. Investeringsbegränsningarna ha i själva verket fungerat som ett medel för att påskynda överförandet av arbetskraft från landsbygden till tätorterna. Denna utveckling måste snarast möjligt hejdas, innan alltför många ungdomar flyttat bort.

I årets statsverksproposition ha begärts väsentligt höjda anslag till vägväsendet. Detta utgör ett steg i rätt riktning, men tyvärr kommer det att dröja länge innan vårt vägväsen kan uppnå den standard som nutida förhållanden kräva.

I fråga om anslaget till nybyggnad av enskilda vägar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen begärt en höjning från 1,5 milj. kr. till 3 milj. kr., och denna hemställan har chefen för kommunikationsdepartementet tillmötesgått. Han begär således under punkt 22 i sjätte huvudtiteln i statsverkspropositionen ett anslag på 3 milj. kr. för nämnda ändamål för nästkommande budgetår. Chefen för kommunikationsdepartementet beräknar att av tidigare anslagna medel skulle återstå ett reservationsbelopp på 7,5 milj. kr. vid ingången till innevarande budgetår. Den period, för vilken bidragsmedel nu skola beräknas, avser tiden fram till den 1 januari 1952. Med tillägg av det begärda beloppet på 3 milj. kr. skulle alltså för tiden från 1 juli 1949 till den 31 dec. 1951 stå till förfogande ett belopp på 10,5 milj. kr. för bidrag till byggande av enskilda vägar, motsvarande en total investering av 17,5 milj. kr. eller genomsnittligt för år räknat 7 milj. kr. Under kalenderåren 1947—1949 ha genomsnittligt investerats 6 milj. kr. för ändamålet.

Ett bifall till departementschefens hemställan skulle alltså öka investeringarna med 1 milj. kr. årligen jämfört med den nämnda perioden. Det är visserligen tillfredsställande att mera pengar kunna investeras för byggandet av enskilda vägar, men med tanke på det stora behovet av nya dylika vägar, som icke kunnat tillgodoses, och med hänsyn till de ökade anläggningskostnaderna anse vi det synnerligen önskvärt om investeringarna på detta område kunde ytterligare ökas. Ett anslag på 3 milj. kr. anse vi icke vara tillräckligt med hänsyn till de anförda omständigheterna. Även om man räknar med de belopp som finnas reserverade anse vi en höjning av anslaget synnerligen befogad. Skola väglösa byar och gårdar inom rimlig tid erhålla utfartsvägar bör anslaget höjas redan för nästa budgetår. Enligt vår mening bör det i sjätte huvudtiteln äskade anslagsbeloppet höjas från 3 till 6 milj. kr. Även om skatten på bensin sänkes med 20 öre i enlighet med yrkande i motion från vårt håll, återstå ändock bilskattemedel i tillräcklig omfattning för att finansiera en sådan höjning av anslaget för bidrag till byggande av enskilda vägar.

Beträffande möjligheterna att bygga nya vägar må påpekas, att läget på arbetsmarknaden numera lättat och att arbetsmarknadsstyrelsen i syfte att motverka arbetslöshet till följd av nedgång i sysselsättningsbehovet i skogsbruket under år 1949 beviljat byggnadstillstånd till enskilda vägar för 2,1 milj. kr. utöver den för dylika arbeten för året gällande kvoten på 3 milj. kr. Arbetsmarknadsstyrelsen anser det därför önskvärt att möjligheter finnas att igångsätta enskilda vägföretag vid en sådan arbetsmarknadssituation som den nu rådande. Någon fara för att arbetskraft icke skulle finnas tillgänglig synes man därför icke behöva räkna med. Det må också framhållas, att i de bygder, där behovet av nya enskilda vägar är störst, finnes åtskillig s. k. dold arbetskraft, som med fördel skulle kunna användas för vägbyggande. Behovet av manuell arbetskraft för vägbyg-

gande har också numera kunnat nedbringas i mycket stor omfattning genom tillkomsten av effektivt arbetande vägmaskiner. Det är ett önskemål att dylika maskiner i ökad omfattning kommer till användning. Detta kräver emellertid relativt stora kapitalinsatser.

Med hänvisning till vad som ovan anförts få vi hemställa,
att riksdagen måtte till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1950/51 anvisa ett reservationsanslag av 6 000 000 kr. att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 25 januari 1950.

C. P. V. Gränebo.

S. G. W. Wahlund.

Bernhard Näsgård.

Gunnar Lodenius.

Ivar Persson.