

Nr 224.

Av herr Hermansson, Herbert, m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om vissa anslag till vägunderhåll och vägbyggnader.

I statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, föreslår Kungl. Maj:t ett reservationsanslag av 7 500 000 kronor till bidrag till byggande av enskilda vägar, vilket innebär en ökning utöver anslaget för innevarande budgetår med 1 000 000 kronor.

Enighet torde råda om att det enskilda vägnätet är av allra största betydelse inte bara för befolkningen i glesbygderna utan också för hela vårt näringsliv. Det allmänna vägnätets längd är 90 000 km. För det enskilda vägnätet kan icke någon exakt siffra anges, men det kan betecknas såsom sannolikt, att det enskilda vägnätet i vårt land till sin längd betydligt överstiger det allmänna vägnätet.

Jordbruksrationaliseringen har medfört ökade krav på vägarna, inte minst på de enskilda vägarna. De lastbilar, som nu användes för transport av t. ex. mjölk, spannmål, virke etc., liksom slakteriföreningarnas bilar för kreaturstransport, har stor bredd och höga hjultryck. Då denna trafik i stor utsträckning måste gå över de enskilda vägarna, blir kravet på dessas bärighet inte mycket mindre än vad gäller för de allmänna vägarna. Det säger sig självt, att utbyggnaden och förbättringen av det allmänna vägnätet aldrig kan nå sin fulla ekonomiska kraft, om icke samtidigt det enskilda vägnätet försättes i sådant skick, att det kan bära den trafik, som nödvändigtvis måste utväxlas med det allmänna vägnätet. Det är alltså av största betydelse, att det enskilda vägnätet upprustas och utbygges i så stor utsträckning som möjligt. På det hela taget gäller emellertid, att det enskilda vägnätet inte är av den beskaffenhet, som den ständigt ökade trafiken kräver. Detta är ett problem inte minst för de norra delarna av landet.

Under sådana förhållanden måste vi finna det i statsverkspropositionen äskade anslaget av 7,5 milj. kronor till byggande av enskilda vägar otillräckligt. Denna vår uppfattning styrkes vid en jämförelse med de i statsverkspropositionen upptagna anslagen till nyanläggning och förbättring av allmänna vägar, för vilka ändamål äskats sammanlagt 310 miljoner kronor. Detta förhållande kan icke sägas ge någon god bild av statsmakternas intresse av att lämna det enskilda vägnätet erforderlig hjälp.

Statsbidraget till byggande av enskilda vägar har tyvärr inte räckt till att fylla de behov som förefunnits. Sökande till statsbidrag har strömmat till, men deras utsikter att få statsbidrag har inte varit tillfredsställande. Många har funnit situationen så utsiktslös, att de inte ens ansett det lönt att ansöka om statsbidrag.

Det bör i detta sammanhang betonas, att det ur kostnadssynpunkt i

regeln är betydligt mindre påfrestande att bygga enskild väg än allmän. De enskilda vägarna bygges av de berörda intressenterna själva. Härigenom undkommer man administrationskostnaderna, och dessutom kan förutsättas, att arbetslönerna blir lägre, då vägen kommer arbetarna-intressenterna själva till godo. Statens bidrag utgår för närvarande med högst 60 procent av de beräknade kostnaderna, i undantagsfall 75 procent, varav helt naturligt måste följa, att de enskilda söker hålla kostnaderna nere, för att icke deras egna utgifter skall behöva bli alltför tyngande.

Eftersläpningen inom det enskilda vägnätet måste sägas vara betydande. För hela landet kan beräknas ett behov av omkring 75 miljoner kronor, om det enskilda vägnätet skall kunna utbyggas på ett någorlunda tillfredsställande sätt. Huvudparten härav gäller givetvis de nordligaste länen. Vid ett statsbidrag av 60 procent av de beräknade kostnaderna skulle alltså erfordras 45 miljoner.

Det är enligt vår uppfattning nödvändigt, att anslaget till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1953/54 höjes utöver vad föredraganden äskat. Det måste vara möjligt att för detta ändamål anvisa 12 miljoner kronor, vilket skulle betyda, att eftersläpningen i det närmaste skulle kunna elimineras under en tid av fyra år, om det enskilda vägnätet kunde få räkna med statsbidrag i denna utsträckning. Detta innebär en förhöjning av det av föredraganden äskade anslaget med 4,5 miljoner kronor. Naturligtvis vill vi icke i nuvarande budgetsituation förorda någon utgiftsökning utan att samtidigt ge anvisning om var de erforderliga pengarna skulle kunna inbesparas. Det är enligt vår uppfattning möjligt att spara in de härför nödvändiga medlen genom viss inknappning av anslagen till nyanläggning och förbättring av allmänna vägar och broar, särskilt under punkterna 10 (Byggande av huvudvägar), 12 (Förstärkning och förbättring av vägar), 13 (Vägbeläggningar) och 22 (Bidrag till byggande av vägar och gator).

Med stöd av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen vid behandling av statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, måtte besluta att för budgetåret 1953/54 1) anvisa till Bidrag till byggande av enskilda vägar ett reservationsanslag av 12 miljoner kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen; samt 2) nedsätta det under punkterna 10, 12, 13 och 22 i huvudtiteln äskade anslaget med det härför erforderliga beloppet av 4 500 000 kronor.

Stockholm den 27 januari 1953.

Herbert Hermansson. Gustav Emil Andersson. Georg Carlsson.

Fritiof Karlsson. John H. Johansson. Nils Franzén.

Karl Persson.

Ivar Nilzon.