

Nr 131.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående utbetalning förskottsvis av statsbidrag till vägbeläggningar med begränsad varaktighet; given Stockholms slott den 16 februari 1934.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Henning Leo.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 16 februari 1934.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Leo:

I skrivelse den 7 februari 1934 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, med anledning av en av mig under hand gjord förfrågan, i vilken omfattning material föreläge för bedömande av spörsmålet, huruvida en utsträckt användning av vägbeläggningar med begränsad varaktighet, s. k. halvpermanenta vägbeläggningar, kunde komma till stånd, framlagt utredning och förslag i sådant hänseende.

Innan jag redogör för vad styrelsen anfört, vill jag erinra att i 1931 års sjätte huvudtitel av dåvarande departementschefen upptogos till behandling vissa förhållanden, beträffande vilka ett reglerande eller kontrollerande ingripande från statens sida i syfte att begränsa vägunderhållskostnaderna kunde ifrågasättas. Med avseende å vägbeläggningar med begränsad varaktighet — indränkningar av vägmaterialet med asfalt, tjära eller annat bindemedel samt ytbehandling av vägbanan med dylika medel — anförde departementschefen i nämnda sammanhang (sid. 53):

I den mån dylika beläggningar förekomma, torde utgifterna för desamma avföras såsom underhållskostnader. Då en beläggning av ifrågavarande slag närmast torde kunna betraktas såsom en form av förstärkt underhåll, bör häremot icke vara något att i och för sig erinra. Dylika beläggningar kunna under vissa förutsättningar vara väl motiverade; i utlandet lära de på många håll användas även på starkt trafikerade vägar. Dessa beläggningar äro emellertid ekonomiskt berättigade först när trafiken nått en jämförelsevis stor omfattning. Av särskild vikt är, att beläggningarna utföras under sakkunnig ledning. För att förebygga att ifrågavarande beläggningar komma till användning i fall, där detta icke kan anses vara ekonomiskt riktigt, och att de utföras på olämpligt sätt synes böra införas bestämmelse — att gälla såsom villkor för utgifternas inräknande i underhållskostnaden — dels att, innan beträffande viss vägsträcka beläggning av förevarande art kommer till användning, medgivande därtill skall hava lämnats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels ock att beläggningens anbringande skall hava skett enligt av styrelsen meddelade anvisningar samt under tillsyn av vederbörande vägingenjör eller annan person, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen därtill godkänt. Härvid förutsättes, att styrelsen kommer att utfärda normalbestämmelser för ifrågavarande vägbeläggningars utförande och underhåll.

Mot vad sålunda anförts uttalade riksdagen icke någon erinran (skrivelse nr 201).

I anslutning härtill utfärdades sedermera den 21 maj 1931 kungörelse (nr 230) om ändrad lydelse av de vid kungörelsen den 22 oktober 1927 (nr 383) angående dispositionen av anslag till bidrag till vägunderhållet på landet m. m. fogade anvisningarna. Kungörelsen trädde i kraft den 1 juli 1931. De sålunda ändrade anvisningarna innehålla under punkten 6 följande:

I kostnadsunderlaget för beräkning av bidrag till vägunderhåll må ej inräknas kostnad för indränkningar av vägmaterialet med asfalt, tjära eller annat bindemedel eller för ytbehandling av vägbanan med dylika medel (vägbeläggningar med begränsad varaktighet) med mindre dels, innan beträffande viss vägsträcka beläggning av förevarande art kommer till användning, medgivande därtill lämnats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, dels ock beläggningens anbringande skett enligt av styrelsen meddelade anvisningar samt under tillsyn av vederbörande vägingenjör eller annan person, som styrelsen därtill godkänt.

Bland arbeten av nu nämnt slag ingå alltså icke åtgärder allenast för bindande av damm; kostnaderna för dylika åtgärder må enligt punkt 7 i samma anvisningar utan särskilt medgivande ingå i kostnadsunderlaget för underhållsbidrags beräkning.

I sin förenämnda skrivelse har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhållit, att den omfattning, vari vägbeläggningar med begränsad varaktighet kommit till användning inom de skilda länen, vore mycket skiftande; i vissa län hade under de år, då sådana arbeten på nyss angivet sätt kontrollerats, alltså åren 1931—1933, några sådana alls icke kommit till utförande. Sammanlagt hade dock ökningen av dylika beläggningar under nämnda år varit avsevärd. Medan totalkostnaderna för beläggningar, utförda med styrelsens medgivande, år 1931 uppgått till 295,800 kronor och år 1932 till 2,030,100 kronor, hade motsvarande kostnad för år 1933 utgjort 2,476,600 kronor. Totallängden vid 1932 års utgång av vägar, försedda med halvpermanent beläggning, kunde med ledning av uppgifter från svenska väginstitutet angivas till 392 kilometer. Längden av befintliga vägar med grusunderhåll, där med hänsyn till underhållskostnadernas storlek deras förseende med beläggning skulle vara ekonomiskt lönande, hade uppskattats till omkring 1,000 kilometer, varvid tagits i beräkning vägar med en trafik av mer än 400 fordon per dygn. I fråga om dessa vägar komme en halvpermanent beläggning att medföra förbilligat framtida underhåll och därmed direkt ekonomisk vinst. Dessutom kunde en avsevärd trafikvinst beräknas uppkomma genom minskad åtgång av drivmedel och minskat slitage å fordonen. Slutligen borde beaktas fördelen av att vägarna bleve dammfria, vilket vore av särskild betydelse i tätbebyggda samhällen och i odlade trakter.

Härefter yttrar sig styrelsen närmare om förutsättningar och möjligheter för utförande av halvpermanenta vägbeläggningar. Om den rent tekniska sidan av saken anför styrelsen:

Under senare år hade svenska väginstitutet på skilda platser i landet utfört provvägar, varvid dylika beläggningar i stor utsträckning blivit utförda och undersökta. De erfarenheter, som därvid vunnits, vore delvis redan publicerade i väginstitutets meddelanden, varjämte beskrivning av vissa beläggningstypers utförande för närvarande vore under utarbetande.

Halvpermanenta beläggningar utfördes huvudsakligen med hjälp av bituminösa bindemedel: av asfalt eller tjära, av asfalt- eller tjärlösningar eller av asfalt- eller tjäremulsioner. De allmännast förekommande utföringssätten vore i korthet följande, angivna i ungefärlig kostnadsföljd: 1) vägbanans impregnering och därpå följande ytbehandling; 2) beläggningmaterialets blandning på vägen (s. k. hyvelblandning); 3) indränkning av utbrett makadamlager och ytbehandling; 4) utläggning av färdigblandad beläggningssmassa (oftast tillverkad invid arbetsplatsen).

De båda förstnämnda beläggningstyperna hade, såsom varande de billigaste, under de senaste åren tillvunnit sig allt större intresse. Impregnering och ytbehandling kunde utföras för en kostnad av endast 60 à 75 öre per kvadratmeter. Sådan beläggning, med tjära såsom bindemedel, hade under de sistförflutna tvenne åren utförts inom Värmdö skeppslags väghållningsdistrikt i en förhållandevis stor utsträckning och enligt hittills vunnen erfarenhet med gott resultat. Om denna och därmed i kostnadshänseende jämställda beläggningar infriade de förhoppningar, som man nu hade anledning ställa på desamma, skulle för en måttlig kostnad ännu större delar av landsbygdens vägnät än som i det föregående angivits kunna förses med en för lättare trafik lämplig beläggning och vägarna därigenom bliva dammfria.

Så kallad hyvelblandning torde enligt de försök, som verkstälts vid svenska väginstitutets provvägar, kunna utföras till ett pris av omkring dubbla den nyssnämnda kostnaden. Denna beläggning ansåges under vissa betingelser erbjuda stora fördelar men hade ännu icke kommit till utförande i någon större omfattning inom landet.

Indränkning av utbrett makadamlager, vilken vore den allmännast utförda typen av halvpermanent beläggning, brukade kosta 2:50 à 3:50 kronor per kvadratmeter, beroende på beläggningsens tjocklek m. m.

Den fjärde halvpermanent beläggningstypen slutligen, utläggning av i blandare tillverkad beläggningssmassa, hade dittills endast i mindre utsträckning kommit till användning inom landet. Beläggningsskostnaden vore obetydligt högre än kostnad för en motsvarande indränkning, men metoden syntes lämna ett mera tillförlitligt resultat än indränkningens förfarandet.

De angivna kostnaderna för respektive beläggningar inbegrepe icke kostnad för grundförstärkning, underberedning o. d., som kunde erfordras i samband med beläggningsarbetet.

Då utförandet av vägbeläggningar med begränsad varaktighet numera kunde anses hava kommit över experimentstadiet, syntes det väg- och vattenbyggnadsstyrelsen önskvärt, att dylika beläggningar komme till användning i alla de fall, då anledning funnes att frångå det rena grus- och makadamunderhållet, vare sig beläggningen ifråga betingades av trafikens omfattning eller påkallades av andra orsaker, såsom av hygieniska hänsyn, behov av dammbindning och dylikt. Å andra sidan vore ur ekonomisk synpunkt av vikt att beläggningar icke i någon större omfattning komme till utförande, där nu berörda förutsättningar icke vore förhanden.

I fortsättningen av sin skrivelse nämner väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, att styrelsen ämnade i samråd med svenska väginstitutet till länsstyrelserna och vägdistrikten utsända en upplysande broschyr om användningen av dessa beläggningar samt att styrelsen avsåge att, i den mån så befunnas påkallat, göra framställning om beredande av tillfälle för vissa vägingenjörer och andra såsom kontrollanter lämpliga ingenjörer att i Skåne och Danmark bedriva studier på området.

För att kunna överblicka behovet av ifrågavarande slag av beläggningar inom de olika länen och för att möjliggöra en planmässig och ändamålsenlig användning av härför tillgängliga medel hade styrelsen föranstaltat om upprättande genom vägingenjörerna av flerårsplaner för halvpermanent beläggningar för treårsperioden 1934—1936, vilka planer beräknades inkomma till styrelsen före utgången av instundande mars månad. I dessa flerårsplaner skulle företagen inom varje vägdistrikt ordnas så vitt möjligt efter de år, under vilka de avsåges komma till utförande, med kortfattad uppgift om arbetenas beskaffenhet, huruvida särskild underberedning av vägkroppen erfordrades m. m. Enhetliga normer för utförandet av vissa vägbeläggningstyper vore för närvarande under utarbetande inom styrelsen, avseende bland annat vissa standardtyper av de här ifrågavarande beläggningarna.

Vidare yttrar styrelsen, att frågan om utförandet av halvpermanent beläggningar genom anlåtande av entreprenörer eller i vägdistriktens egen regi borde med hänsyn till de lokala förhållandena prövas av väg- och vatten-

byggnadsstyrelsen; för att ett dylikt beläggningsarbete med fördel skulle kunna utföras i distriktens egen regi måste det nämligen avse så stora beläggningsytor, att det lönade sig att anskaffa utbildad personal och erforderlig maskinell utrustning. Av särskild vikt vore att beläggningsarbetet utförande komme under sakkunnig kontroll. I besparingssyfte komme styrelsen att söka genomföra ett sådant kontrollsystem, att en och samma kontrollant finge sig anförtrödda alla företag inom visst område, s. k. krets-kontroll.

Beträffande de halvpermanenta beläggningsarnas finansiering anför väg- och vattenbyggnadsstyrelsen följande:

Då till grund för statsbidrag till vägunderhållet lägges nästföregående års verkliga kostnad för underhållet, kommer ett vägdistrikt, som visst år, efter medgivande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, utfört beläggning med begränsad varaktighet, att först nästkommande år utfå statsbidraget till beläggningen. Vägdistriktet får sålunda förskottera statsbidraget till beläggningen antingen medelst tillgängliga medel eller genom upptagande av tillfälligt lån. Detta förhållande torde i viss mån bidraga till att många vägdistrikt icke äro benägna att i större omfattning utföra halvpermanenta beläggningar. Även om en dylik beläggning efter ett par år kommer att medföra minskad underhållskostnad, blir nämligen första årets kontantutlägg relativt stort.

En utväg att hjälpa vägdistrikten över finansieringssvårigheterna vore, att distrikten finge åtnjuta förskott å det under nästkommande år utgående statsbidraget. Vid dylikt förskotts-förfarande skulle väg- och vattenbyggnadsstyrelsen äga rätt att på vägdistriktets rekvisition efter intyg av vägingenjören om utfört arbete i mån av arbetets fortgång utbetala belopp intill 75 procent av kostnaden för beläggningsarbetet under det år arbetet utförts, dock med innehållande förslagsvis av 10 procent av statsbidraget, tills arbetet godkänts och den verkliga kostnaden blivit känd. När sedermera väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nästkommande år på vägingenjörens intyg utbetalar underhållsbidraget till vägdistrikt, skulle förskotten ersättas.

Förskottsmedlen till utförande av halvpermanenta beläggningar skulle, anför styrelsen vidare, kunna utgå av statens automobilskattemedelsfond. Av en i skrivelsen intagen tablå framginge, att automobilskattemedelsfonden under tiden 1 juli 1932—30 november 1933 icke vid något tillfälle understigit 15,000,000 kronor.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har slutligen framhållit, att styrelsen vid utövändet av sin befogenhet att medgiva tillstånd till halvpermanenta beläggningsarnas utförande på underhållskontot givetvis komme att alltefter behovet av dylika beläggningar bedöma det belopp, som av underhållsmedlen borde få användas för ändamålet.

Styrelsen hemställer, att erforderliga åtgärder för genomförande av här återgivna förslag till förskotts-förfarande måtte vidtagas.

Riksräkenskapsverket har i utlåtande den 9 februari 1934 icke funnit skäl till erinran mot väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om utlämnande av förskott å statsbidrag till halvpermanenta vägbeläggningar.

Departements-
chefen.

Under senare år hava, såsom av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning närmare framgår, vägbeläggningar med begränsad varaktighet, s. k. halvpermanenta vägbeläggningar, även i vårt land börjat komma till användning. Vad styrelsen anført visar ock, att det finnes betydande vägsträckor, där halvpermanent beläggning skulle med hänsyn till trafikintensiteten och de därmed sammanhängande, jämförelsevis höga grusunderhållskostnaderna ställa sig ekonomiskt fördelaktig, enär den i längden medför minskning av underhållskostnaderna och därmed även minskning av de statliga och kommunala bidragen till vägunderhållet. Verkningarna i sådant hänseende av en mera vidsträckt användning av de halvpermanenta beläggningarna kunna förväntas bliva mycket betydande. Men icke endast rent underhållsekonomiska skäl tala för ökad användning av halvpermanenta vägbeläggningar; de äro även ägnade att bidraga till en förbättrad trafikekonomi genom minskning av slitage å fordonen och minskning av drivmedelsåtgången. Härtill kommer, att man beträffande de vägsträckor, som försetts med beläggning, undgår den för vägfarande och för alla invid vägen boende besvärliga samt för odlingen menliga dammplågan.

Orsakerna till att de halvpermanenta vägbeläggningarna icke redan i större utsträckning än som skett kommit till användning synas vara att finna däri, att kändedomen om de nuvarande metoderna för dylika beläggningars utförande och beläggningarnas företräde i många fall framför de vanliga grus- eller makadamvägarna icke är tillräckligt spridd inom vägdistrikten, vartill komma de finansieringssvårigheter, i vilka vägdistrikten särskilt under den för närvarande starkt ökade vägbyggnadsverksamheten ofta nog befinna sig.

I syfte att befämja användningen av halvpermanenta vägbeläggningar har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bland annat för avsikt att tillställa länsstyrelserna och vägstyrelserna en upplysande broschyr i ämnet. Enligt vad jag inhämtat kommer broschyren, som torde kunna distribueras under instundande mars månad, att i huvudsak innehålla tekniska och ekonomiska upplysningar rörande halvpermanenta beläggningar, redogörelse för beläggningstypernas lämplighet i olika fall, uppgifter om anläggnings- och underhållskostnader, anvisning om vilka vägar som i första hand böra förses med halvpermanent beläggning ävensom upplysningar rörande villkoren för statsbidrag m. m. Den sålunda planerade åtgärden synes välbetänkt. För att de halvpermanenta vägbeläggningarna skola komma till utförande i önskvärd utsträckning torde emellertid, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föreslagit, staten även böra lämna sin medverkan till underlättande av beläggningarnas finansiering.

På sätt redan framhållits, må utgifterna för halvpermanenta vägbeläggningar under vissa förutsättningar inräknas i den kostnad, som ligger till grund för beräkandet av författningsenligt statsbidrag till vägunderhållet, normalt utgörande tillhoppa 75 procent. Detta vägunderhållsbidrag utgår under ett visst år dels med 30 procent enligt 60 § i lagen den 23 oktober 1891 angående väghållningsbesvärets utgörande på landet och dels med 45

procent enligt 3 § 1 mom. a) i förordningen den 16 maj 1930 (nr 161) om fördelning av automobilskattemedel, i båda fallen beräknat å vägdistriktets verkliga kostnad för dylikt underhåll under nästföregående år. Bidraget å 45 procent utbetalas av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen så snart nästföregående års underhållskostnad inom vederbörande distrikt blivit känd och vederbörligen styrkt; det för 30-procentbidraget å riksstaten upptagna anslaget till bidrag till vägunderhållet på landet m. m. bliver däremot icke tillgängligt förrän den 1 juli det år, bidraget avser.

Ehuru alltså det statsbidrag, som sålunda utgår, utgör bidrag till det löpande årets underhållskostnad och icke ett bidrag i efterskott å det nästföregående årets kostnad — denna har allenast legat till grund för bidragets bestämmande — är det likväl tydligt, att detta system, då en mera betydande engångskostnad exempelvis för halvpermanent vägbeläggning påkallas, kan medföra finansieringssvårigheter, i det att mot den havda utgiften svarande statsbidragsbelopp utfaller avsevärt senare, nämligen först under påföljande år och delvis icke förr än efter den 1 juli.

Enligt det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda förslaget skulle eventuella olägenheter av detta slag avhjälpas på sådant sätt att det vägunderhållsbidrag, som enligt gällande bestämmelser skulle under året efter arbetets utförande utgå med belopp, normalt motsvarande 75 procent av beläggningskostnaden, finge i stället utgå redan under arbetsåret allt efter arbetets fortskridande och i viss av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen närmare angiven ordning. Vid utbetalning påföljande år i stadgad ordning av vägunderhållsbidrag skulle då det förskottsvis utbekomna beloppet avräknas å det vederbörande vägdistrikt tillkommande bidraget.

Till vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sålunda föreslagit vill jag giva min anslutning. Regleringen av detta förskottsförfarandes omfattning skulle alltså ankomma på styrelsen, vars medgivande är en av förutsättningarna för att dylika arbeten skola få utföras på underhållskontot. Jag förutsätter givetvis, att styrelsen ägnar erforderlig uppmärksamhet åt att medel icke tagas i anspråk för halvpermanenta beläggningar i större omfattning än som ur skilda synpunkter kan anses skäligt och lämpligt. Medel till bestridande av ifrågasvarande förskott finnas, såsom styrelsen upplyst, tillgängliga i statens automobilskattemedelsfond. De för statsbidrags åtnjutande föreskrivna villkoren, innebärande, förutom inhämtande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens medgivande till arbetets utförande, att beläggningen skall anbringas enligt av styrelsen meddelade anvisningar och under särskild kontroll, torde innefatta tillräckliga garantier för ett från ekonomiska och tekniska synpunkter lämpligt utförande av beläggningarna. Med avseende å frågan om beläggningarnas utförande genom entreprenörer eller i vägdistriktens egen regi vill jag understryka vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat om angelägenheten av att det senare förfarandet icke kommer till användning annat än då så kan anses från ekonomiska synpunkter befogat. Styrelsen torde ock vid prövningen av inkomna ansökningar tillse, att beläggningarnas utförande är planerat på ett även i sådant hänseende tillfredsställande sätt.

Med hänsyn till den ordning, vari bestämmelserna om vägunderhållsbidragens åtnjutande tillkommit, torde riksdagens medgivande till här ifrågasatt förskottsförfarande böra inhämtas.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen medgiva,

att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för utförande av sådan vägbeläggning med begränsad varaktighet, för vilken anläggningskostnaden enligt gällande bestämmelser må inräknas i kostnadsunderlaget för beräkning av statsbidrag till vägunderhåll, må med anlitan av statens automobilskattemedelsfond till vederbörande vägdistrikt i mån av arbetets fortgång utbetala högst det belopp, varmed vägdistriktet under påföljande år skall på grund av nämnda arbete tillgodoföras statsbidrag till vägunderhåll; skolande sålunda förskottsvis utbetalat belopp ersättas i samband med utanordnandet av vägdistriktet nämnda år tillkommande statsbidrag till vägunderhåll.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:
Waldemar Wiens.