

Nr 2.

Andra kammarens första tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2, i anledning av väckt motion om utredning angående sättet för statens övertagande av de enskilda vägarna.

I en inom andra kammaren väckt och till dess första tillfälliga utskott hänvisad motion, II: 36, av herr *Hansson* i Skediga, har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsamt utredning angående sättet för statens övertagande av de enskilda vägarna.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Över motionen har utskottet i vederbörlig ordning inhämtat yttrande från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Västerbottens och Värmlands län samt styrelsen för länsvägnämndernas förbund.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller, att ett förstatligande av de enskilda utfartsvägarna skapar ett stort antal problem. Härom anför styrelsen:

De enskilda vägar, som här avses, äro synnerligen skiftande till såväl art som beskaffenhet. De växla sålunda från enklare kärrvägar till sådana, vilkas standard nära kan jämföras med vissa allmänna vägars. Överhuvud taget föreligger det så stora skiljaktigheter mellan den allmänna väghållningen och den enskilda i fråga om arbetets tekniskt-ekonomiska utförande och beträffande den lämpliga tidpunkten för arbetenas verkställande, att en samordning i stort av den allmänna och enskilda väghållningen icke med fördel kan genomföras. Vad särskilt beträffar vinterväghållningen, kan det statliga vägväsendet knappast taga på sitt ansvar att på ett tillfredsställande sätt ombesörja detsamma. Härvid gäller särskilt dels att många enskilda vägar icke äro framkomliga för motorplogar, dels att vägarna efter ett snöfall i regel icke skulle kunna öppnas i tid för de ofta mycket tidiga lokala transportererna.

Styrelsen, som hänvisar till att den i yttrande till riksdagens jordbruksutskott avstyrkt två vid 1948 års riksdag väckta likalydande motioner, I: 46 och II: 70, angående statens övertagande av vinterväghållningen på vissa enskilda vägar, tillfogar, att kravet på underhållet av de enskilda vägarna förvisso skulle komma att avsevärt stegras, om staten skulle svara för detsamma, ett krav som en statlig myndighet skulle ha svårt att motstå.

Styrelsen framhåller vidare, att längden av de nuvarande enskilda vägarna icke är känd men att för närvarande utgår statsbidrag till underhåll av cirka 7 000 enskilda vägar med en sammanlagd längd av i runt tal 2 500 mil. Dessa värden beräknas under år 1948 öka med cirka 1 200 vägar,

respektive 350 mil. Som jämförelse nämnes, att totala längden av allmänna vägar i landet för närvarande uppgår till drygt 9 000 mil. Styrelsen tillfogar:

De enskilda utfartsvägarna hava alltså så stor längd att det torde stå fullt klart, att det statliga vägväsendet icke kan mottaga dessa utan en avsevärd utökning av sin vägorganisation. Det torde även vara uppenbart, att den nuvarande maskinparken ej tillnärmelsevis har den omfattningen, att den jämväl skulle kunna räcka för ett förstatligt enskilt vägnät. Enbart ovan angivna längd vägar, till vilka underhållsbidrag utgår, motsvarar omkring åttio normala vägmästarområden.

Ett förstatligande av de enskilda utfartsvägarna torde jämväl komma att medföra tillskapandet av ett nytt begrepp "allmänna vägar", enär de bestämmelser i olika avseenden, vilka gälla de nuvarande allmänna vägarna, icke annat än i undantagsfall torde kunna tillämpas på förstatligade enskilda vägar med hänsyn till dessas särart. Särskilda bestämmelser för dessa vägar skulle sålunda bli nödvändiga.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är av den bestämda uppfattningen, att det icke kan anses vara ekonomiskt försvarbart att förstatliga det enskilda vägnätet. Tillfredsställande resultat kan ernås statsbidragsvägen. Med anledning härav anser styrelsen en utredning i frågan icke påkallad.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att ett förstatligande av den enskilda väghållningen kommer att innebära, att dessa vägar snarare fördröjas än påskyndas. Det arbetssätt, som nu tillämpas vid de enskilda vägarna, är nämligen betydligt mera smidigt än om arbetena utföras i statlig regi. Erfarenheter från länet ha sålunda visat, att den enskilda väghållningen, såväl byggande som underhåll, fungerar väl och givit gott resultat. Vinterväghållningen, som förut dragits med vissa svårigheter, bemästras även. Vid väghållning i statens regi torde vidare utbyggandet av de större vägarna, huvudvägar och bygdevägar, komma i första hand och de mindre vägarna i efterhand. Länsstyrelsen anför vidare:

Bland den huvudsakligen av småbrukare bestående befolkning, som beröres av de enskilda utfartsvägarna, har det tidigare ansetts vara en förmån att de själva få deltaga i och bestämma över arbetet vid dessa vägar. Arbetet har då i regel förlagts till mellantider i jordbruksarbetet, varigenom arbetskraft ej behövt undandragas annan produktiv verksamhet. Dessutom har befolkningen erhållit önskvärda biförtjänster. Om nu dessa arbeten skola helt förstatligas, torde de till stor del komma att utföras av utifrån kommande vägarbetare.

Länsstyrelsen framhåller vidare, att väghållningen bör på allt sätt underlättas och stödjas men att detta ej bör ske genom förändring av den nuvarande formen för den enskilda väghållningen utan genom en höjning av bidragsprocenten och genom uppmjukning av villkoren för beviljande av statsbidrag till enskilda vägar. Här om anför länsstyrelsen:

I nu gällande författning angående statsbidrag till enskild väghållning (SF nr 800/1943), § 2, mom. 2, sista stycket, stadgas, att där det för trafik-

säkerheten anses nödigt, länsstyrelsen äger, i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas till viss väg, medgiva, att för iståndsättning av bro eller färja eller för ombyggnad av trumma och uppsättning av handrücke och vägmärke må utgå ett särskilt bidrag med 60 % av den beräknade kostnaden. För iståndsättning av själva vägbanan får bidrag dock ej beviljas av underhållsmedel. Det synes emellertid lämpligt, att bidrag i viss utsträckning kunde lämnas även för sådana arbeten. Detta är särskilt nödvändigt beträffande de många enkronasvägar och de många äldre vägar, som byggts med bidrag av stats- och landstingsmedel och vartill underhållsbidrag icke utgått och därför blivit dåligt underhållna. Ett flertal av dessa vägar befinna sig i sådant tillstånd, att det skulle bli mycket betungande för intressenterna att försätta vägarna i det skick, att de författningenligt kunna erhålla underhållsbidrag. Det är jämväl önskvärt, att den stadgade bidragsprocenten till såväl underhåll som byggande av enskilda utfartsvägar kunde höjas till exempelvis 75 % och i vissa fall, där vägunderhålningen kan anses vara i särskilt hög grad betungande, till 85 % av den beräknade kostnaden.

En annan fråga vid beviljandet av bidrag till underhåll av enskilda vägar är om enstaka gård skall vara utesluten från att erhålla dylikt bidrag. Enligt ovannämnda författning, § 2, mom. 2 b, skall vägen för att vara bidragsberättigad vara av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och dess underhåll vara betungande för denna bygd. I de norrländska länen har denna bestämmelse som regel tillämpats så att vägen skall utgöra utfart för minst 3 eller i undantagsfall 2 gårdar för att underhållsbidrag skall kunna beviljas. Denna bestämmelse anser länsstyrelsen bör ändras så att även en ensam gård med egen utfartsväg må kunna erhålla bidrag, liksom i fråga om bidrag till byggande av väg.

På anförda grunder föreslår länsstyrelsen, att motionen ej föranleder annan åtgärd än att utskottet ville förorda, att en omprövning enligt ovan måtte ske av grunderna för beviljande av statsbidrag till den enskilda väg-hållningen.

Länsstyrelsen i Värmlands län kan icke dela motionärens mening att tiden är inne att helt förstatliga även de enskilda vägarna. Däremot anser länsstyrelsen det rättvist och billigt att statsbidraget till vissa enskilda vägar höjes. Länsstyrelsen anför vidare:

Kungl. Maj:t har den 23 maj 1947 uppdragit åt särskild utredningsman att verkställa och till Kungl. Maj:t inkomma med utredning rörande möjligheterna att under ekonomiskt rimliga former förbättra vägförbindelserna genom landets mera avlägsna skogsområden ävensom andra i samfärdsel-hänseende missgynnade bygder, varjämte Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen att pröva frågan om behovet och formerna för en ändring i statsbidragsgrunderna. Resultatet av denna utredning bör enligt länsstyrelsens mening avvaktas innan ytterligare utredningar igångsätts.

Styrelsen för länsvägnämndernas förbund förutsätter, att en utredning för sådant ändamål, som motionären avsett, inte skulle kunna resultera

i att det enskilda vägväsendet i full utsträckning skulle övertagas av staten. Resultatet skulle då endast komma att bli en utvidgning av begreppet allmän väg. Det nu tillämpade systemet med att staten helt står för kostnaderna för det allmänna vägnätet och bidrag till kostnaderna för det mera betydelsefulla enskilda vägnätet, innebär en mjuk övergång från vägar, som anses böra helt betalas av det allmänna, och vägar, som anses böra betalas av enskilda intressenter. Därest begreppet allmän väg skulle utvidgas att omfatta enskilda vägar, som nu erhålla statsbidrag, skulle denna mjuka övergång försvinna, vilket styrelsen icke anser vara lämpligt. Styrelsen anför vidare:

Det är allmänt bekant, att under senare år en stagnation rått i fråga om allt vägbyggande, icke minst inom det statliga vägväsendet. Någon ökad byggnadsverksamhet för de nuvarande enskilda vägarna torde icke vara att påräkna, om staten även här skulle bli väghållare. Statens övertagande av de enskilda vägarna torde nödvändiggöra, att den statliga vägorganisationen utbygges. Den statliga vägorganisationens maskinpark är för närvarande tyvärr av så liten omfattning, att den knappast täcker behovet för de allmänna vägarnas hållande.

Om det nuvarande enskilda vägnätet skulle övertagas av staten, komme det därmed att inordnas i ett stort system, i vilket det skulle utgöra endast en mindre del. Lokala hänsyn och synpunkter skulle därigenom få svårare än nu att göra sig gällande. Enligt styrelsens mening bör det vara en fördel för de enskilda vägägarna att i stor utsträckning själva få bestämma om sitt vägbyggande och vägunderhåll. Styrelsen vill i anslutning härtill erinra om, att 1947 års vägutredning rörande decentralisering inom väg- och vattenbyggnadsverket har till uppdrag att undersöka möjligheterna av ett ökat lokalt inflytande i frågor rörande allmän väg.

Styrelsen delar de i motionen framförda synpunkterna, att det för samhället i dess helhet är högst angeläget att statsmakterna, såsom redan sker i viss utsträckning, verksamt bidrager till byggande och underhåll av de enskilda vägarna på landsbygden. Med hänsyn till det anförda anser sig styrelsen dock icke kunna tillstyrka, att den av motionären föreslagna utredningen kommer till stånd.

För egen del får *utskottet* anföras.

De av olika remissinstanser anförda skälen mot att staten nu skulle övertaga byggande och underhåll av de enskilda vägarna äro enligt utskottets mening övertygande. Av avgörande betydelse äro grunderna för statens bidrag. Förbättrade bidragsgrunder synas därför vara angelägnare än att staten övertager den enskilda väghållningen. Emellertid är denna fråga redan föremål för omprövning inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen, därvid de framförda önskemålen om utsträckt bidragsgivning till vägar till enstaka gårdar jämväl torde komma under omprövning. Utskottet anser, att resultatet av ifrågavarande utredning bör avvaktas innan ytterligare utredningar igångsättas.

På anförda grunder får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II: 36, icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 5 mars 1948.

På utskottets vägnar:

MANNE STÅHL.

Närvarande: herrar Ståhl, Allard och Hæggholm, fröken Olsson, herrar Svensson i Stenkyrka, Jönsson i Lund och Odhe, fru Möller, fru Ericsson i Luleå och herr Svensson i Vä.
