

Nr 188.

Av herr Pålsson m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

Det har konstaterats hurusom en växande trafik ställer allt större anspråk på landets vägar. Antalet registrerade automobiler har vuxit från 203 000 år 1946 till 390 000 vid halvårsskiftet 1951. Även den övriga motorfordons-trafiken har under tidsperioden haft en motsvarande utveckling. Denna växande trafik söker sig i alltmer ökad omfattning ut till även avlägsnare liggande vägar och till småvägar av tidigare rent lokal karaktär. Vägarna i skogsbygderna ha genom omfattande transporter av de ökade uttagen av ved och virke under en följd av år utsatts för påfrestningar för vilka de icke voro avsedda. Sådana förhållanden ha bidragit till att fördyra redan förut tryckande kostnader för underhåll av enskilda vägar.

I samband med det s. k. vägförstatligandet sades det att staten då övertog ansvaret för vägväsendet och dess utveckling. På alltför många håll blev detta emellertid ett tomt ord. De enskilda vägarna omfatta fortfarande en vägsträcka fullt jämförlig med, ja, måhända längre än det statliga vägnätet. Gent emot det framförda kravet att staten helt skall övertaga vägarna — ett krav för vilket starka principiella skäl tala — ha anförts dels kostnads-synpunkter, dels också invändningar med hänsyn till de organisatoriska svårigheter som därmed äro förknippade. Att staten skulle skjuta över uppgifter på enskilda med ofta knappa ekonomiska resurser därför att kostnaderna äro betungande är en orimlig tanke. Däremot synas skäl tala för att de enskilda genom sina organisationer på ett smidigare och mera praktiskt sätt samt utan en så stor ansvällning av den byråkratiska apparaten som en allomfattande statsdrift skulle medföra skulle kunna lösa betydande uppgifter.

Arbetskostnaderna kunna också många gånger bli billigare för mindre vägföretag, som kunna anlita egna medlemmar och bygdens folk, än genom årsanställd personal i statlig eller kommunal drift. Där så lämpligen kan ske hör givetvis intagningen till statligt underhåll med energi påfordras. Förutsättningen för att de enskilda genom framväxande organisationer skola kunna göra en så omfattande insats som det här kan vara fråga om är givetvis att staten ger sitt stöd i form av en effektiv bidragsgivning som verkligen motsvarar vad staten gör för dem, som ha sin vägfråga löst genom allmän väg.

På initiativ från landsbygdshåll började staten också år 1939 att lämna

bidrag till underhåll av enskilda vägar. Denna verksamhet omfattar nu 11 300 vägar med en väglängd av 37 200 km. Detta utgör en icke oväsentlig del av det enskilda vägnätet, men likväl blott en del. Trots denna hjälp innebär hållande av enskild väg för många människor ute i bygderna en betydande tunga. Många, och då särskilt bland dem som även i övrigt leva under förhållandevis svåra villkor, ha fortfarande ingen hjälp alls av staten för att lösa sina besvärliga vägproblem. Orättvisan i sådana förhållanden är uppenbar, och den uppfattningen vinner också alltmera spridning, att staten verkligen bör taga sitt fulla ansvar på detta område.

Inom det statliga vägväsendet har användningen av moderna maskiner och redskap vid vägarbetena inneburit ett värdefullt framsteg. I sammanslutningarnas och organisationernas tidevarv borde det vara möjligt att inom den hälft av landets vägnät, som ligger utanför vägförvaltningarnas verksamhetsområde, bringa liknande moderna arbetsmetoder till användning. Från landsbygdshåll har genom motioner, liksom också genom en framställning direkt till regeringen år 1950, påkallats statens stöd för användning av härför lämpade maskiner och redskap även inom det enskilda vägväsendet.

Det har därvid *dels* varit fråga om ökat samarbete mellan vägförvaltningarna och de enskilda vägföretagen, så att de senare erhålla direkt hjälp av vägförvaltningarnas maskiner, redskap och personal, *dels* också om att bereda de enskilda väghållarnas sammanslutningar bidrag eller lån för gemensam maskinanskaffning o. s. v. Det är uppenbart, att ett sådant statligt stöd skulle starkt befördra organisations- och rationaliseringssträvandena på den enskilda väghållningens område och därigenom bereda bättre förhållanden åt bygdernas folk.

I årets statsverksproposition har anslaget för bidrag till underhåll av enskilda vägar höjts från 6 800 000 kronor till 9 000 000 kronor. I samband härmed har även föreslagits, att av detta anslag skola i viss utsträckning kunna utgå bidrag för anskaffande av maskiner åt den enskilda väghållningen. Förslaget avser likaledes att under budgetåret 1952/53 statlig garanti må beviljas för lån avseende inköp av vägunderhållsmaskiner m. m. för enskilda vägar till ett belopp av 2 000 000 kronor.

Föredragande statsrådet uttalar visserligen förhoppningen, att vägförvaltningarna i avsevärt större omfattning än hittills skola kunna åtaga sig vägunderhållsarbeten för de enskilda väghållarnas räkning. Förutsättningarna härför angivas emellertid vara olika i olika län — varom beträffande exempelvis vinterväghållningen växlande förhållanden konstaterats. Statsrådet Hjalmar Nilson påfordrar en inventering rörande vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjänster åt enskilda väghållare samt anför vidare:

Med hänsyn till vad sålunda anförts torde man få räkna med att rationaliseringen av underhållsarbetet på de enskilda vägarna tills vidare får an-

komma huvudsakligen på väghållarna själva. Under sådana förhållanden synes det mig emellertid befogat, att staten i stället söker befrämja rationaliseringen genom att lämna ekonomiskt stöd åt väghållarna för anskaffande av maskiner och redskap. Denna form av statlig medverkan kan väntas medföra bl. a. den fördelen, att jordbrukets traktorer och maskinhållningsorganisationer på ett ändamålsenligt sätt kunna inkopplas i det enskilda väghållningsarbetet.

Lånegarantien avses enligt propositionen att lämnas till sammanslutningar av enskilda väghållare eller maskinstationer för underlättande av inköp utav exempelvis krossverk och väghyvlar. Bidragen — såväl till vägunderhåll som till anskaffande av större vägunderhållsredskap, snöplogar och vägsladdar — avses skola utgå med som regel högst 60 procent av kostnaden. Denna maximering har redan i fråga om vägunderhållet visat sig mången gång vara otillräcklig. Som uttryck för statens ansvar beträffande vägunderhållet är den icke heller tillfredsställande. Den avsedda verksamheten för gemensam maskinanskaffning o. s. v. är tänkt som en försöksverksamhet. Bidragen syfta givetvis till att stimulera utvecklingen på ett hittills föga prövat område. För att resultat så snart som önskvärt är skola vinnas synes en sådan bidragsgivning böra ha möjlighet till att då så erfordras lämna ett mindre knappt utmätt stöd. I båda fallen synes möjlighet böra förefinnas att mera regelmässigt lämna bidrag upp till 75 procent av kostnaden.

Bidrag till väg som betjänar enligt belägna fastigheter äro fortfarande underkastade restriktioner som hårt drabba många, vilkas kommunikationsförhållanden äro besvärliga. Här synes en väsentlig uppmjukning böra genomföras.

I anledning av vad som ovan anförts föreslås,

dels att bidrag till underhåll av enskild väg, liksom till i propositionen avsedd maskinanskaffning m. m. härför, måtte kunna medgivas med upp till 75 procent av kostnaderna;

dels att sådana bidrag måtte kunna utgå även då de avse väg, som betjänar mindre än tre fastigheter.

Stockholm den 25 januari 1952.

Olof Pålsson.

Gust. E. Andersson.

Herbert Hermansson.

Lars E. Andersson.