

**Nr 176.**

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående statens övertagande av underhållet å vissa enskilda vägar.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Alfred Nilsson* och *Anderberg* (I: 223) och den andra inom andra kammaren av herrar *Jansson* i Kalix och *Åkerström* (II: 335), har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning rörande statens övertagande av underhållet å de enskilda vägar som ha karaktär av genomfartsleder.

Efter att ha erinrat om innehållet i de nya bestämmelser rörande statsbidrag till underhåll av enskild väg som trätt i kraft den 1 januari innevarande år ha motionärerna anfört följande.

Även om de förbättringar som därigenom ernåtts måste tacksamt noteras, vilas dock alltjämt på de enskilda väghållarna en orimligt tung börda. Visserligen kan en del av nu ifrågasvarande vägar sägas tillgodose ett blott lokalt eller enskilt intresse, men huvudparten därav fyller obestriddigen en uppgift av i stort sett samma slag som de allmänna vägarna. Många av de enskilda vägar för vilka nu underhållsbidrag utgår betjäna i stor utsträckning den allmänna trafiken, ofta såsom genomfartsleder från en allmän väg till en annan. Då staten numera i princip övertagit ansvaret för väghållningen, kan det därför icke anses stå i god överensstämmelse med eljest erkända rättvisepprinciper att somliga medborgare, vilka äro beroende av viss väg för att över huvud taget nå erforderlig kommunikation med omvärlden, här för skola behöva vidkännas de extra kostnader som den nuvarande underhållsskyldigheten innebär. Med de maskinella resurser som vägförvaltningarna f. n. ha till sitt förfogande torde det f. ö. på längre sikt ställa sig billigare om staten ombesörjer vägunderhållet i stället för de enskilda väghållarna.

Längden av de enskilda vägar som f. n. åtnjuta statligt underhållsbidrag uppgår till mellan 3 000 och 4 000 mil. Härav intagas blott ca 10 mil årligen till allmänt underhåll. Delvis sammanhänger detta med — såsom överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet i sin senaste berättelse framhållit — att handläggningstiden för ifrågasvarande ärenden i regel är mycket lång. Överrevisorerna ha också uttalat, att det med fog kan anses otillfredsställande, att de sökande i ett stort antal fall få vänta mer än ett år, ofta åtskilliga år, innan deras ansökan blir slutgiltigt avgjord.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter synas oss starka skäl tala för att staten helt övertar kostnaderna för underhållet å i varje fall de enskilda vägar, vilka kunna betecknas såsom genomfartsleder och därigenom tillgodose i stort sett samma behov som de allmänna vägarna. Då det emellertid icke är möjligt att på grundval av allmänt tillgängliga uppgifter beräkna vilka konsekvenser detta skulle medföra i anslagshänseende, torde ett beslut härom böra föregås av en närmare utredning. Vi förutsätta därvid, att en dylik utredning skall hinna slutföras inom sådan tid att därav föranledda förslag kunna framläggas i nästa års statsverksproposition.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsvägnämndernas förbund.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har framhållit följande.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillåter sig erinra om att motioner av delvis samma innebörd som de nu föreliggande väckts under de senare åren utan att vinna riksdagens bifall.

Tanken på förståtligande av vinterväghållningen på enskilda vägar avvisades av 1948 års vinterväghållningsutredning. I sitt utlåtande nr 6 till 1952 års riksdag framhöll statsutskottet — i anslutning till de förslag, nämnda utredning framlagt, ävensom till en motion om utredning rörande statens övertagande av sådana enskilda vägar som erhålla underhållsbidrag — att i avvaktan på närmare erfarenhet rörande det av statsutskottet tillstyrkta, av riksdagen senare godkända förslaget om ekonomiskt stöd från statens sida till mekaniseringen av underhållet på vissa enskilda vägar, den statliga vägorganisationen icke torde i vidare mån än dåmera förutsatts böra tagas i anspråk. Statsutskottet framhöll tillika att riksdagen senare under året hade att taga ställning till vissa andra frågor, vilka berörde omfattningen av och formerna för statens bidrag till den enskilda väghållningen.

Den 1 juli 1952 har kungörelse angående det ovanberörda, nya understödssystemet trätt i kraft. Vidare gälla från och med den 1 januari i år ändrade bidragsbestämmelser angående den enskilda väghållningen. Styrelsen får vidare nämna, att styrelsen i anslutning till uttalande av föredragande statsrådet i 1952 års statsverksproposition (sjätte huvudtiteln, sid. 73) för närvarande utreder möjligheterna till samordning i viss omfattning av allmän och enskild vinterväghållning.

Med hänsyn till det nu anförda vill styrelsen avstyrka, att en utredning i enlighet med motionernas syfte nu kommer till stånd.

*Länsvägnämndernas förbund* har anfört följande.

Förbundet vill till en början betona, att det enskilda vägnätet utgör ett betydelsefullt och nödvändigt komplement till det allmänna vägnätet. Det är angeläget, att det enskilda vägnätet i anslutning till det allmänna utvecklas på ett ändamålsenligt sätt och hålles i gott stånd till gagn för landets samhälls- och näringsliv. Det allmännas intresse för det enskilda vägnätets utveckling har också tagit sig uttryck i undan för undan ökad statsbidragsgivning. Längden av det enskilda vägnät, som åtnjuter statsbidrag till underhållet, har nu också nått en avsevärd längd och uppgår till i runt tal 1/3 av det allmänna vägnätets längd. Otvivelsaktigt torde det vara så att en icke obetydlig del av detta vägnät fyller en uppgift av i det närmaste samma slag som de allmänna vägarna.

I och med att motorfordonsbeståndet i landet ökat och därmed även motorfordonstrafiken, har trafiken jämväl på det enskilda vägnätet ökat i intensitet. I många fall har det också i samband härmed uppkommit en icke obetydlig trafik, som härrör från annat håll än från av den enskilda vägen direkt berörda fastigheter. Såväl den ökade trafikintensiteten som den förändrade arten av trafiken på många enskilda vägar bör vara ett skäl till att en relativt större längd av det enskilda vägnätet än vad fallet

varit under senare år intages till allmänt underhåll, förutsatt att den del av det enskilda vägnätet, som skulle kunna komma i fråga, befinner sig i sådant skick, att den kan upplåtas för allmän trafik och underhållet ombesörjas med samma maskinella metodik, som tillämpas beträffande underhållet av de allmänna vägarna. Som regel torde emellertid relativt omfattande iståndsättningsarbeten, som kräva rätt betydande anslag, bli nödvändiga att företaga. Den av motionärerna begärda utredningen är därför av intresse enligt förbundets mening.

Det allmänna vägnätets iståndsättning och utbyggnad kräver mycket betydande arbetsinsatser med hänsyn till den trafikutveckling, som har ägt rum och väntas komma att äga rum i vårt land. Det är av vital betydelse för vårt näringsliv, att det stora språng som uppstått mellan nuvarande trafikens behov och vägnätets bestånd icke ökar utan systematiskt inhämtas. Härför krävas stora kapitalinsatser, icke minst för utbyggnad och iståndsättning av de stora genomgående trafikstråken och den mera trafikerade delen av det allmänna vägnätet. Kapitalbehoven härför äro av den storleksordning att de torde bli svåra att tillgodose inom rimlig tid, en omständighet som kan inverka på frågan om omfattningen av ytterligare engagemang i underhållet av viss del av det enskilda vägnätet. Det kan i en del fall bli fråga om en avvägning mellan å ena sidan hel nyanläggning av en allmän väg, vars förverkligande måhända ligger långt fram i tiden, och å andra sidan erforderlig iståndsättning och förändring till allmän av en befintlig enskild väg, vilken under relativt lång tid som provisorium kan fylla i det närmaste samma funktion som den planerade nyanläggningen. Även ur dessa synpunkter har den föreslagna utredningen sitt intresse.

Förbundet vill i detta sammanhang dock framhålla, att förbundet har sig bekant, att väg- och vattenbyggnadsverket för närvarande är synnerligen ansträngt redan med de nuvarande arbetsuppgifterna. Icke minst gäller det i fråga om den del av verket som har det betydelsefulla ansvaret för såväl planläggningen av de arbeten, som skola komma till utförande inom den allra närmaste tiden, som planläggningen på längre sikt för att inflytande bilskattemedel skola komma till riktigast möjliga användning. Sistnämnda arbetsuppgifter kräva betydande utredningar såväl inom de lokala förvaltningarna som inom det centrala verket.

Slutligen vill förbundet erinra om att en inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställd utredning angående statligt stöd till anskaffande av maskiner för underhåll av enskilda vägar — varöver förbundet avgivit yttrande till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet den 29 september 1951 — visat att vägförvaltningarna icke kunna i den utsträckning, som vore önskvärt, biträda med den enskilda väghållningen. Vidare har förbundet i yttrande den 15 oktober 1951 över ett av 1948 års vinterväghållningsutredning avgivet betänkande angående snöröjning på enskilda vägar, delat utredningens uppfattning, att tillräckliga skäl icke tala för statens övertagande av vinterväghållningen på vissa enskilda vägar.

Under återopande av det anförda har förbundet tillstyrkt den av motionärerna föreslagna utredningen, under förutsättning att denna begränsas till att omfatta sådana mera trafikerade enskilda vägar som kunna betraktas såsom genomfartsleder.

*Utskottet.* Genom motorfordonstrafikens tillväxt under senare år har, såsom länsvägnämndernas förbund i sitt remissyttrande framhållit, trafiken jämväl på det enskilda vägnätet ökat i intensitet. Till icke obetydlig del torde denna trafikökning härröra från annat håll än från av den enskilda vägen direkt berörda fastigheter. Ifrån denna utgångspunkt kunna onekligen skäl åberopas för att staten i vidgad omfattning bör övertaga underhållet å de enskilda vägar som äro allmänneligen befarna. Icke minst gäller detta vägar av det i förevarande motioner åsyftade slaget. Häremot måste emellertid å andra sidan vägas de merkostnader som genom en dylik åtgärd skulle åsamkas det allmänna. Utskottet vill vidare erinra om att det finansiella stöd som de enskilda väghållarna åtnjuta från statens sida på sistone förbättrats.

Även bortsett härifrån ställer sig utskottet tveksamt till det av motionärerna väckta förslaget om en särskild utredning i ärendet. Icke minst med hänsyn till den i viss mån svävande innebörden av begreppet »genomfartsled» synes det nämligen oklart, på vad sätt och efter vilka riktlinjer en dylik utredning lämpligen skulle arbeta för att nå praktiskt användbara resultat. Utskottet kan därför icke tillstyrka motionerna. Möjlighet torde dock föreligga att inom ramen för gällande ordning skänka de av motionärerna anförda synpunkterna beaktande. I överensstämmelse härmed förutsätter också utskottet, att såväl länsstyrelserna som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vid behandling av frågor om intagning av enskild väg till allmänt underhåll skola fästa särskilt avseende vid om vederbörande väg kan anses utgöra genomfarts- eller förbindelseled mellan olika allmänna vägnät samt att nämnda myndigheter därvid eftersträva en mellan olika landsändar såvitt möjligt likformig tillämpning av gällande bestämmelser.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

att motionerna I: 223 och II: 335 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 19 november 1953.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 178.

### **Reservation**

av herrar *Alfred Nilsson* och *Löfroth*.

---