

**Nr 277**

Av herr Nilsson, Alfred, m. fl., om ökad intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll.

I två vid 1954 års riksdag väckta motioner, I: 295 av herr Nilsson, Alfred, och II: 418 av herr Johnsson i Kastanjegården m. fl., hemställdes, att riksdagen måtte besluta, att intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll skall ske i väsentligt ökad omfattning.

Statsutskottet (utl. nr 130, p. 3, sid. 28 f.) vitsordade, att den underhållsskyldighet, som åvilade de enskilda väghållarna, i många fall vore betungande. Det skulle därför i och för sig vara önskvärt, om de enskilda vägarna i ökad omfattning kunde intagas till allmänt underhåll. Det ville emellertid synas utskottet, som om motionärerna i alltför hög grad bortsett från de finansiella konsekvenserna av ett beslut i denna riktning. De enskilda vägarna befunde sig nämligen som regel i sådant skick, att de icke utan mycket kostnadskrävande förbättrings- och iståndsättningsarbeten kunde övertagas av den statliga vägorganisationen. Ett bifall till det i motionerna framställda yrkandet skulle därför få till följd antingen att vägväsendets totala utgiftsram måste vidgas eller också att en motsvarande reducering måste ske av de anslagsmedel som äro avsedda för andra vägändamål. Intetdera alternativet fann utskottet i dåvarande läge vara tillrådigt. I enlighet härmed avstyrkte utskottet motionerna, och riksdagen fattade beslut i enlighet härmed.

Med hänsyn till den betydelse frågan om ett ökat intagande av enskilda vägar till allmänt underhåll har för ett mycket stort antal enskilda väghållare runt om i vårt land, anse vi att detta viktiga spörsmål ånyo bör föreläggas riksdagen.

I förenämnda motioner framhölls, att antalet bilar och motorcyklar under de senare åren ökat högst avsevärt. Vid ingången av år 1950 var sålunda antalet bilar och bussar 280 971 och antalet tyngre motorcyklar 172 338 eller sålunda sammanlagt 453 309 motorfordon i landet. Dessa siffror hade vid utgången av år 1952 ökat till 465 779 bilar och bussar och 287 289 tyngre motorcyklar eller sammanlagt 753 068 motorfordon. Sedan dess har ökningen av antalet motorfordon skett i ännu raskare takt. Sålunda funnos vid utgången av år 1953 icke mindre än 542 334 bilar och bussar samt 306 394 tyngre motorcyklar, sammanlagt alltså 848 728 motorfordon. Under år 1953 har alltså antalet av nämnda motorfordon ökat med nära 100 000 fordon.

Trots denna ökning av motordriften intogos under år 1954 av enskilda vägar endast 13,6 mil till allmänt underhåll under det att motsvarande siffra för år 1951 var 17,1 mil.

Det måste framstå som uppenbart obilligt att enskilda väghållare skola bekosta underhållet av vägar, som på grund av motorismens genombrott kommit att till gagnet bliva allmänna vägar i stället för att de vid tillkomsten endast voro avsedda som infartsvägar för att tillgodose en mycket begränsad lokal trafik. Då det enskilda vägnätet sålunda indragits i den allmänna trafiken, måste underhållskostnaderna rättvisligen i möjligaste mån avlyftas från de enskilda väghållarna, som utöver sin anpart av bördorna för det allmänna vägväsendet dessutom måste svara för underhållet av dessa enskilda vägar. De rättvisesynpunkter, som år 1939 föranledde riksdagen att bevilja statsbidrag till underhåll av enskilda vägar, torde med hänsyn till den inträdda och alltjämt snabbt fortgående utvecklingen av motorismen nu böra föranleda en ökad intagning av de enskilda vägarna till allmänt underhåll.

I förenämnda motioner framhölls även att det ur rationell synpunkt vore mindre lämpligt att låta små »enskilda vägförvaltningar» bildas vid sidan av det statliga vägväsendet. Närmast till hands syntes det ligga, att statens egen vägförvaltning utrustades så att den i ökad omfattning kunde övertaga ansvaret för det enskilda vägväsendet. Kostnadsökningen för en ökad intagning till allmänt underhåll av enskilda vägar torde i väsentlig mån reduceras genom besparing av nu utgående statsbidrag samt och icke minst genom den rationalisering av arbetet, som kan vinnas genom att den statliga maskinutrustningen kan komma till användning.

I detta sammanhang må erinras, att statlig kreditgaranti medgivits av sammanlagt två miljoner årligen för inköp av vägunderhållsmaskiner för rationalisering av underhållsarbete å vissa enskilda vägar. Denna möjlighet har emellertid hittills endast utnyttjats i mindre omfattning, vilket visar svårigheterna för de enskilda väghållarna att anordna särskilda vägförvaltningar med maskinell utrustning.

Mot bakgrunden av vad sålunda anförts kunna vi icke finna att de skäl, som åberopades vid 1954 års riksdag, kunna utgöra anledning till en vägran från det allmännas sida att i ökad omfattning övertaga underhållskostnaderna för de enskilda vägarna. Att märka är, att dessa kostnader finnas redan nu, men de kunna reduceras genom den ovan antydda rationaliseringen, och de böra framför allt fördelas mera rättvist än vad nu är fallet. I varje fall borde den alternativt gjorda hemställan om en ur rättvisesynpunkt motiverad jämkning av anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader tagas under närmare övervägande.

Under hänvisning till vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll skall ske i väsentligt ökad om-

fattning och icke för något år mindre än 50 mil, samt vidtaga härav påkallad förstärkning av anslagen till det statliga vägväsendet.

Därest ökad anslagsgivning nu icke anses böra ifrågakomma hemställa vi, att utrymme för de i motionen föreslagna åtgärderna beredes genom jämkning av anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader.

Stockholm den 26 januari 1955

<i>Alfr. Nilsson</i>	<i>And. E. Johansson</i>	<i>David Ollén</i>
i Steneberg		
<i>Josef Nord</i>	<i>Ingrid Gärde Widemar</i>	<i>Nils B. Hansson</i>
<i>Axel Andersson</i>	<i>Uno Olofsson</i>	<i>Einar Danmans</i>
<i>Ruth Hamrin-Thorell</i>	<i>Gunnar Spetz</i>	<i>E. A. Lindblom</i>
<i>Johan Sunne</i>	<i>Hj. Weiland</i>	<i>Sven Em. Ohlon</i>
<i>J. Kronstrand</i>	<i>Johan Persson</i>	<i>Ragnar Huss</i>
<i>Per Jacobsson</i>	<i>Erik Alexanderson</i>	<i>Hugo Osvald</i>

---