

Nr 205

Av herr Nilsson, Alfred, m. fl., om bidrag till enskilda väghållare för inköp av maskinell utrustning för vägunderhållet m. m.

Frågan om statens övertagande av underhållet å enskilda vägar har under de senaste åren upprepade gånger varit föremål för omprövning.

Enligt beslut vid 1952 års riksdag kan statsbidrag utgå

a) där vägen är av väsentlig betydelse för en stor allmänhet eller för trafik av andra än väghållare; eller

b) där vägen är av väsentlig betydelse såsom samfärdsled eller utfart för en bebyggelse, och vägen är av betydande längd eller det nödiga underhållet av vägen måste anses vara för väghållarna synnerligen betungande.

Underhållsbidraget utgår enligt 1952 års riksdags beslut med 60 % av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen uppskattas. När synnerliga skäl därtill äro, må dock det årliga bidraget bestämmas till 75 % av nyssnämnda kostnad. Till åtgärder som prövas erforderliga ur trafiksäkerhets-synpunkt å väg till vilken underhållsbidrag beviljats, kan vidare särskilt s. k. iståndsättningsbidrag utgå med högst 60 % av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder.

I statsverkspropositionen (VI Ht p. 16) har statsrådet och chefen förordat ett av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagt förslag om en höjning av underhållsbidragen med 5 % till 65 % respektive 80 %. Dessutom skulle iståndsättningsbidraget i fortsättningen utgå, icke blott som f. n. till åtgärder för att vidmakthålla eller öka trafiksäkerheten, utan även till smärre arbeten, som syfta till att öka framkomligheten på vägarna, såsom förstärkningar på en lokalt begränsad vägsträcka och anordnande av mötesplatser.

Även om detta förslag innebär någon förbättring av de enskilda väghållarnas ställning och mottages med tacksamhet av väghållarna, kan det dock icke anses vara av någon större betydelse för en definitiv lösning av frågan om rättvisa för de enskilda väghållarna.

Erinras må, att efter år 1952 ha upprepade framställningar gjorts om en ökad insats från det allmännas sida till underhåll av enskilda vägar. Då staten numera i princip övertagit ansvaret för väghållningen, har det icke ansetts stå i god överensstämmelse med eljest erkända rättvisprinciper att somliga medborgare, vilka äro beroende av viss väg för att nå erforderlig kommunikation med omvärlden, skola härför behöva vidkännas de extra kostnader, som den nuvarande underhållsskyldigheten medför. Denna orättvisa framhäves med styrka av att trafiken på de enskilda vägarna ökat högst avsevärt i intensitet. Denna ökning beror i främsta rummet på att de

enskilda vägarna efter bilismens genombrott kommit att bli allmänligen befarna vägar. Underhållskostnaderna ha härigenom blivit av en helt annan storleksordning än tidigare. Statens bidrag utgår därjämte endast efter de kostnader, som beräknas för en femårsperiod i taget. Med hänsyn till prisstegringarna blir bidragsprocenten för de verkliga kostnaderna mycket högre än vad som anges i statsbidragsbestämmelserna.

Vidare bör framhållas, att vägghållarna måste utan något statsbidrag svara för det ofta mycket betungande vinterunderhållet.

Slutligen är att märka, att helt andra krav numera kommit att ställas för vägarnas beskaffenhet än tidigare, då de praktiskt taget trafikerades endast av ortsbör. Särskilt gäller detta genomfartsvägarna, vilka obestriddligen kommit att fylla en uppgift av i stort sett samma slag som de allmänna vägarna.

Statsutskottet har också i skilda sammanhang vitsordat, att den underhållsskyldighet, som åvilade de enskilda vägghållarna, i många fall är betungande. Senast vid 1955 års riksdag framhöll utskottet angelägenheten av en successiv förbättring av förhållandena på detta område.

Såsom förhållandena nu utvecklats, är det en tvingande nödvändighet att dylika förbättringar nu komma till stånd, och detta kan ske på olika sätt.

Till en början må framhållas, att den nuvarande kreditgarantien av sammanlagt två miljoner kronor årligen för inköp av maskinutrustning för rationalisering av underhållet av enskilda vägar hittills endast utnyttjats i mindre omfattning. Detta visar svårigheterna för de enskilda vägghållarna att anordna särskilda vägförvaltningar med maskinell utrustning, och så måste helt naturligt bli förhållandet med hänsyn till svårigheterna att amortera för ändamålet upptagna lån. Ur skilda synpunkter skulle det vara lämpligare, om statens vägförvaltningar bereddes möjlighet att tillhandahålla erforderliga maskiner eller också att statsbidrag utan återbetalningsskyldighet beviljades vägghållarna för inköp av dylik utrustning. I stället för den nuvarande anordningen med kreditgaranti bör därför enligt vår mening ett anslag å två miljoner kronor anvisas för att efter Kungl. Maj:ts bestämmande användas till bidrag till enskilda vägghållare för inköp av maskinell utrustning för vägunderhållet eller också för att bereda möjlighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att ställa maskiner till förfogande.

Sammanlagda längden av de enskilda vägarna är alltså mycket stor. Mellan 3 000—4 000 mil av våra vägar måste alltså underhållas av enskilda vägghållare. Under budgetåren 1950/55 hava endast omkring 85 mil övertagits till allmänt underhåll.

För ett mera ingående bedömande av hur stor del av de enskilda vägarna, som i trafikhänseende kunna betraktas som allmänna vägar, skulle det vara av stort intresse att få till stånd en inventering genom länsstyrelsernas försorg av de enskilda vägar, som genom utvecklingen på landsvägstrafikens

område hunnit att bliva allmänneligen befarna vägar. En dylik översyn skulle ge en överblick av behovet av att befria de enskilda väghållarna från en underhållsskyldighet, som genom ansvällningen på trafikens område kommit att bliva betungande. Genom en dylik inventering skulle ock en överblick vinnas i vilken utsträckning det ur praktiska och ekonomiska synpunkter kan vara lämpligt att den statliga vägförvaltningen övertager underhållet av dessa vägar.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

1. att i stället för den nuvarande kreditgarantien till enskilda väghållare anvisa ett anslag å två miljoner kronor att enligt Kungl. Maj:ts bestämmande användas dels till bidrag till enskilda väghållare för inköp av maskinell utrustning för vägunderhållet, dels ock för att bereda möjlighet för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att tillhandahålla maskiner för ändamålet;

2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om en inventering genom länsstyrelsernas försorg av de enskilda vägar, som äro så allmänneligen befarna att de kunna jämföras med allmänna vägar.

Stockholm den 26 januari 1956

Alfr. Nilsson
Steneberg

Uno Olofsson

Josef Nord

Sten Åkesson

Hugo Osvald

Axel Andersson

Erik Alexanderson

Hj. Weiland

Gunnar Spetz

Johan Sunne

David Ollén

Martin Söderquist

Johan Persson