

Nr 55

Av herr Ahlsten m. fl., om vissa enskilda vägars övertagande till allmänt statligt underhåll.

1956 års riksdag beslöt att normalbidraget för underhåll av enskilda vägar, vilka godkänts för sådant bidrag, skulle höjas från 60 till 65 procent och att då särskilda skäl förelåg bidraget skulle höjas från 75 till 80 procent av de totala kostnaderna. I samband med avgivandet av förslaget framhöll väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att den övervägt föreslå att ytterligare utsträcka tillämpningsområdet för det högre bidraget. Detta skulle emellertid enligt styrelsens uppfattning leda till att huvudparten av de statsbidragsberättigade enskilda vägarna skulle erhålla detta bidrag. Härigenom skulle syftet med detsamma, att utgöra ett extra tillskott i speciella fall, helt förfelas.

Styrelsen framhåller också, att det finnes ett visst samband mellan bidragsprocenten och kravet på kontroll från statsmakternas sida över de verkliga kostnaderna. Ju närmare bidraget kommer de verkliga kostnaderna desto starkare framträder kravet på kontroll. Detta styrelsens uttalande måste syfta till att den ansåg det berättigat med ett bidrag upp till 80 procent av totalkostnaden för ett betydligt större antal vägar men att syftet med en uppdelning av anslaget i en lägre och högre bidragsprocent då inte rimligen kunde upprätthållas.

Den utveckling våra kommunikationer genomgått under de senaste åren har lett till att man knappast kan beteckna de vägar, som är intagna för bidrag till enskilt vägunderhåll, som enskilda vägar. Rationaliseringen inom jordbruket har medfört, att den enskilde brukaren knappast längre utför några tyngre vägtransporter själv. Han saknar helt enkelt förutsättning därtill, såvitt inte egendomen är så stor att han har lastbil. Allt vad gården har att sälja av mjölk, slaktdjur, spannmål, sockerbetor m. m. likaså inköpen av gödselmedel och kraftfoder m. m. transporteras med tunga lastbilar. Även på skolans område sker en centralisering, som medför att skolbussar måste passera dessa vägar för så vitt inte barnen i de avlägset liggande bygderna skall få sämre vägförhållanden till skolan än de eljest behövde få.

I årets statsverksproposition begär kommunikationsministern under punkt 15 för bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. ett från 17,5 till 19,5 milj. kr. förhöjt anslag.

Den tekniska utvecklingen har medfört, att den som har de mest moderna och därmed också dyrbaraste maskinerna utför vägunderhållet billigast under förutsättning att han har tillgång till tekniskt kunnig personal och att maskinerna kan utnyttjas tillräckligt lång tid under året. Sådana maskiner kan inte anskaffas av enskilda jordbrukare för underhållet. Detta har medfört, att det nu bildas en mängd mindre vägförvaltningar med bi-

drag från kommunerna, vilka förvaltningar anskaffar gruskvagnar och vägmaskiner för stora kostnader. Dessa maskiner kan dock inte utnyttjas rationellt, samtidigt som den statliga vägförvaltningen i länet med sin personal och maskinuppsättning har de allra största förutsättningarna och möjligheterna att utföra arbetet rationellt, om dessa enskilda vägar fick ingå i respektive vägförvaltningars arbetsprogram. Någon ökning av bilparken behövde inte förekomma, då vägarna redan nu måste underhållas och det är angeläget att enskilda bilägare kan beredas arbete. Om de statliga vägförvaltningarna övertog underhållet av de vägar till vilka nu bidrag utgår, skulle detta bidrag av 19,5 milj. kr., som nu beräknas motsvara 70 procent av de totala kostnaderna (en kostnad som är högre än den behövde vara om underhållet sköttes av vägförvaltningen planenligt i samband med det övriga underhållet av vägarna), kunna överföras till de olika vägförvaltningarna i länen.

Den administrativa apparat, som nu måste finnas för beräkning av kostnaderna och för kontrollen av desamma, kunde slopas. Likaså skulle vägförvaltningen slippa en del trassel vid planläggning och nybyggnad av vägar, där nu i många fall vägar, som tidigare varit intagna för allmänt underhåll, återföres till enskilt sådant. Det anföres då gentemot fastighetsägarna, att vederbörande får bidrag och att det inte blir några särskilda kostnader utom besväret med den administrativa apparaten. Det är oförklarligt, varför då inte vägförvaltningen i fortsättningen får utföra arbetet, utan man endast skall förskaffa vederbörande extra besvär samtidigt som deras fastigheter sjunker i värde, då de inte längre är belägna vid allmän väg.

Av vad som framgår av årets finansplan kommer 332,2 milj. kr. av bilskattemedlen att tillföras budgetutjämningsfonden och tas i anspråk för andra ändamål. Det bör under sådana förhållanden vara en rättvisesak gentemot de medborgare i vårt land, som har sin uppgift i samhället förlagd till de avlägsna bygderna, att staten frigör dem ifrån det besvär och den ekonomiska börda ett fortsatt enskilt vägunderhåll innebär. Staten kan inte bara begära, att näringslivet skall rationalisera för att höja vår levnadsstandard. Den måste också själv följa tidsutvecklingen och anpassa sina åtaganden därefter.

Under återopande av vad som anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning syftande till att de vägar till vilka nu bidrag utgår för enskilt vägunderhåll överföres till allmänt statligt underhåll.

Stockholm den 21 januari 1958

Johan Ahlsten

A. Widén

Rolf Eliasson

Arvid Nilsson

Fritz Börjesson

Bengt Arweson

i Lönsboda

Christer Olofson

Per Svensson

Axel Gustafsson

i Stenkyrka

i Borås