

Nr 286

Av herr Gustavsson i Alvesta m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts framställningar om anslag till enskilda vägar.

(Lika lydande med motion nr 240 i Första kammaren)

Frågan om bidragsgivningen till den enskilda väghållningen har utretts av 1960 års vägsakkunniga. I huvudsak enligt utredningens förslag föreslår Kungl. Maj:t att de olika bidragen enhetligt skall utgå med 70 procent, vilket innebär en höjning med mellan 5 och 10 procentenheter, utom vad gäller bidraget till utarbetande av arbetsplan. Detta har hittills utgått med 70 procent. Då synnerliga skäl föreligger föreslås en motsvarande höjning av ifrågasvarande procentsats till 85. Sådan förhöjd bidragsprocent förekommer dock inte i fråga om iståndsättningsbidraget. Procentsatserna föreslås sålunda bli enhetliga för alla bidrag.

I likhet med de sakkunniga avvisar Kungl. Maj:t också kraven på förstatligande eller kommunalisering av den enskilda väghållningen. Motiven härför är svårigheterna att inordna de enskilda vägarna i det allmänna vägväsendet och de krav på en kostnadskrävande upprustning, som skulle aktualiseras vid en dylik ordning. Den enskilda väghållningen bör enligt departementschefens uppfattning lösas genom en förbättrad och förenklad bidragsgivning av i princip nuvarande utformning.

Däremot avstyrker departementschefen de sakkunnigas förslag till omläggning av nuvarande system med uppskattning av underhållskostnaderna vart femte år. Motiven för en sådan omläggning skulle vara att få till stånd en mer aktuell uppskattning av de verkliga kostnaderna än den man får, när de uppskattas enbart vart femte år. Enligt de sakkunnigas bedömning kan den därav föranledda urholkningen av statsbidragens realvärde under de senaste åren uppskattas till minst 7—8 procent. Enligt departementschefens förslag bör det av de sakkunniga föreslagna uppskattningsförfarandet införas på försök i vissa län, medan man för övriga län bibehåller det gamla systemet.

Likaså avstyrker departementschefen de sakkunnigas förslag till vissa administrativa förenklingar. Detta gäller främst i fråga om överflyttningen av utbetalning av statsbidrag från länsstyrelsen till vägförvaltningarna samt en delegering av beslutanderätten om bidrag, när synnerliga skäl föreligger, från Kungl. Maj:t till länsstyrelserna.

Vad gäller huvudmannaskapsfrågan talar åtskilliga skäl enligt vår mening för ett förstatligande av de enskilda vägarna, däribland deras ökade användning för den snabbt expanderande fritidsverksamheten och biltrafi-

ken i övrigt. Det kan inte vara rimligt, att enskilda väghållare skall svara för kostnaderna för vägar som i många fall har lika stor trafikintensitet för allmänna ändamål som vägnätet i övrigt. Å andra sidan bör de skäl mot ett förstatligande som såväl utredningen som departementschefen anfört kunna accepteras, om därvid som förutsättning uppställs, att en förbättrad och förenklad bidragsgivning åstadkommes. Vad gäller utredningens och departementschefens förslag i detta avseende bör observeras att höjningen av underhållsbidraget (5 procent) inte motsvarar ens den urholkning av statsbidragen som sker på grund av nuvarande uppskattningssystem. Detta är enligt vår uppfattning klart otillfredsställande, särskilt som underhållskostnaderna utgör den största utgiftsposten för den enskilda väghållningen.

För att den av departementschefen föreslagna målsättningen om en förbättrad bidragsgivning skall uppfyllas, bör åtminstone bidragsprocenten för vägunderhållet höjas till 75, d. v. s. med 10 procentenheter. Även i övriga avseenden synes en höjning av bidragsprocenten till 75 vara motiverad. Bland annat skulle en sådan höjning bidra till att minska bidragsbehovet från kommuner och landsting till detta ändamål. Det kan enligt vår mening inte sägas vara rationellt, att det statliga stödet till den enskilda väghållningen göres så knappt att — som nu är fallet på många håll — det skall behöva kompletteras av andra av samhällets organ. Detta gäller särskilt som kommunernas förutsättningar att bära kostnaderna är så väsentligt olika i skilda delar av landet. Principiellt bör alltså bidragsbördan i största möjliga utsträckning läggas på staten.

Av skäl som ovan anförts föreslår vi således att bidragsprocenten generellt höjes till 75 samt då synnerliga skäl föreligger till 90. Med ändring av Kungl. Maj:ts förslag anser vi detta bör gälla även för det s. k. iståndsättningsbidraget. I konsekvens därmed finner vi det vidare skäligt att bidragen till iståndsättningsarbeten maximeras till 25 000 för ombyggnad av bro samt till 20 000 för övriga åtgärder i stället för till 20 000 resp. 15 000 kronor enligt departementschefens förslag. Enligt departementschefens förslag skall byggnads- och iståndsättningsbidragen utgå i procent på beräknade kostnader. Kontinuerliga prisstegringar och i vissa fall felbedömningar medför, att de verkliga kostnaderna regelmässigt överstiger de beräknade kostnaderna, varigenom statsbidraget regelmässigt understiger den i författningen angivna bidragsprocenten. Vad gäller dessa ändamål bör, i vart fall då anbudsförfarande tillämpas, bidraget beräknas på verkliga och styrkta kostnader. Merkostnaderna för dessa förslag kan för nästa budgetår uppskattas till ca 7 procent av kostnaderna för bidragen enligt den av departementschefen föreslagna lägre procentsatsen, d. v. s. till 2 milj. kronor vad gäller underhållsbidraget och till 1 milj. kronor vad gäller byggnadsbidraget. Sammanlagt innebär våra förslag i dessa avseenden således en höjning av anslagen för nästa budgetår med 3 milj. kronor.

Som ovan framhållits har den periodiska uppskattning som ligger till grund för bidragsgivningen till vägunderhållet visat sig mycket otillfredsställande. Det är enligt vår mening angeläget, att bidragsgivningen baseras

på de verkliga kostnaderna och inte som nu på kostnader som ligger betydligt under dessa. Vägsakkunnigas förslag i detta avseende synes oss vidare så väl grundade att de generellt bör kunna antas. I händelse det nya systemet i något avseende inte skulle komma att fungera fullt tillfredsställande bör det vara möjligt att senare göra erforderliga ändringar inom det nya systemets ram. Det väsentliga måste dock vara, att få ett bidragssystem som baseras på de verkliga kostnaderna och inte som nu på kostnaderna i vissa fall 4—5 år tillbaka i tiden. På denna punkt föreslår vi alltså att utredningens förslag genomföres. För nästkommande budgetår torde denna ändring inte kräva någon höjning av anslagen.

Vad ovan anförts gäller även departementschefens förslag beträffande bidragssystemets administration. Utredningens förslag uppfyller enligt vår mening kraven på en enklare administration och frågorna torde för övrigt inte vara av den art att det egentligen spelar någon roll om de handlägges av den ena eller den andra instansen. I ett sådant läge bör man enligt vår mening välja det alternativ som ur administrativ synpunkt är det enklaste. Vi föreslår därför att utredningens förslag bifalles i även detta avseende.

I övrigt synes de av departementschefen föreslagna riktlinjerna kunna accepteras.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av sjätte huvudtiteln måtte besluta,

1. att bidragen till enskild väghållning generellt skall utgå med 75 procent samt med 90 procent då synnerliga skäl föreligger i enlighet med vad i motionen anförts,

2. att i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna vad i motionen anförts beträffande administrationen av bidragen till enskild väghållning,

3. att till *Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* för budgetåret 1963/64 anvisa ett reservationsanslag av 31 500 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen, samt

4. att till *Bidrag till byggande av enskilda vägar* för budgetåret 1963/64 anvisa ett reservationsanslag av 16 600 000 kronor att avräknas mot automobilskattemedlen.

Stockholm den 24 januari 1963

John Eriksson

i Bäckmora

Arne Persson

i Heden

Arne Magnusson

i Nennesholm

David Gomér

Rune Gustavsson

i Alvesta

Gustaf Svensson

i Vä

Robert Johansson

i Dockered