

Nr 685

Av herrar Elmstedt och Larsson i Borrby, *angående bidragen till enskilda vägar.*

(Lika lydande med motion nr 613 i Första kammaren)

Det enskilda vägnätet utgör inom landet en viktig och nödvändig komplettering till det allmänna vägnätet. Icke minst för den nya skolorganisationen är en rimlig standard på de enskilda vägarna en förutsättning för den koncentration av undervisningen som sker. Men det är också en viktig förutsättning för att glesbygdens befolkning skall kunna beredas en rimlig service (varubussar, läkarbesök m. m.) och nödig utkomst (pendling till arbetsplatserna).

Under senare år med dess ökade fritid och bättre ekonomiska resurser har i vart fall inom kust- och insjöområden det enskilda vägnätet i ökad utsträckning tagits i anspråk av turism- och fritidskonsumtion.

Det allmänna lämnar också f. n. ett gott stöd till det enskilda vägnätet, även om otillräckliga anslag icke medger en upprustning av det enskilda vägnätet i önskad omfattning. Sålunda utgår f. n. statsbidrag med 70 % av den uppskattade kostnaden (undantagsvis 85 %) för byggande, iordningställande och underhåll av enskild väg, när denna uppfyller vissa angivna villkor. I ökad utsträckning lämnar också kommunerna numera bidrag till det enskilda vägnätet. Ökad trafikmängd, i vart fall inom turist- och fritidsområdena, samt ökade krav på vägarnas standard har allt som oftast medfört önskemål om hårdgöring av enskilda vägar. Härtill kommer att vägsamfälligheterna mera sällan förfogar över en för modernt vägunderhåll anpassad maskinpark. Med nu tillämplad praxis utgår bidrag till hårdgöring av väg (regelmässigt oljegrus) endast i samband med en mer genomgripande ombyggnad av en hårt trafikerad väg. Även i dessa fall sker en restriktiv bedömning till följd av otillräcklig medelsanvisning. Ett visst bidrag lämnas visserligen genom att underhållsbidraget behålles oförändrat trots att underhållet minskar genom att vägen hårdgöres. Utförda beräkningar har emellertid givit vid handen, att detta »bidrag» till kostnaderna för vägens hårdgöring endast täcker 25—35 % av kostnaderna. Men härutöver innebär det nuvarande systemet stora svårigheter för vägintressenterna att anskaffa erforderligt kapital. Det är mera sällan möjligt att av vägens intressenter på en gång utdebitera hela kostnaden. Kapitalanskaffningen får därigenom

Bihang till riksdagens protokoll 1969. 4 saml. Nr 685—694

lösas genom att intressenterna tecknar solidarisk borgen för banklån till vägens hårdgöring.

Med hänsyn till det enskilda vägnätets betydelse, icke minst för den trafik som initierats av andra än samfällighetens intressenter, och till vägnätets sociala betydelse framstår den nuvarande ordningen som otillfredsställande. Den nuvarande tillämpningen av bidragsförfattningen bör med hänsyn härtill ändras så, att statsbidrag till hårdgöring av väg lämnas när med hänsyn till trafikmängd och övriga omständigheter en hårdgöring av vägen framstår som önskvärd. Erforderliga medel för en sådan ändring i tillämpningen bör samtidigt därmed ställas till förfogande.

Under hänvisning till vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala sig för att bidrag till enskild vägs hårdgöring må utgå i samma omfattning och på samma villkor som övriga bidrag till det enskilda vägnätet.

Stockholm den 28 januari 1969

Claes Elmstedt (cp)

Einar Larsson (cp)

i Borrby

Nr 686

Av herr Enarsson, om höjning av anslagen till vägväsendet i Dalsland och Bohuslän.

(Lika lydande med motion nr 601 i Första kammaren)

Stockholm den 28 januari 1969

Arvid Enarsson (m)
