

## Nr 377.

Godkänd av första kammaren den 10 juni 1939.

Godkänd av andra kammaren den 10 juni 1939.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsbidrag till enskilda vägar jämte motioner.*

(Statsutskottets utlåtande nr 213.)

## Till Konungen.

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1939/40 har Kungl. Maj:t (punkterna 15 och 16 av det vid propositionen under sjätte huvudtiteln fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, för budgetåret 1939/40 beräkna följande två anslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, nämligen ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor till bidrag till byggande av enskilda vägar samt ett anslag av 1,000,000 kronor till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.

I en den 3 mars 1939 dagtecknad proposition, nr 212, har Kungl. Maj:t sedermera, under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att dels till bidrag till byggande av enskilda vägar för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,400,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen, dels ock till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. för budgetåret 1939/40 å sjätte huvudtiteln anvisa ett reservationsanslag av 1,000,000 kronor, att avräknas mot automobilskattemedlen.

I samband med förevarande proposition har riksdagen behandlat följande motioner, nämligen

*dels* två likalydande motioner, I: 263 och II: 399, i vilka hemställts, bland annat, att riksdagen måtte besluta att de bestämmelser, som i det till propositionen fogade förslaget till kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning finnas intagna i § 2, mom. 2 a), måtte i en blivande kungörelse i ämnet ändras till huvudsaklig överensstämmelse med vad vissa för ärendets förberedande tillkallade sakkunniga i detta hänseende föreslagit;

*dels ock* motionen II: 391, däri hemställts om sådan ändring i det framlagda förslaget till kungörelse angående statsbidrag till enskild väghållning § 2, mom. 2 under a) att orden "och sådana personer, som äro stadda i ärende till väghållarna", utgå eller, alternativt, utbytas mot orden "och sådana personer, som äro stadda i väghållarnas ärenden".

Främst med tanke på att uppmuntra eller överhuvudtaget göra det möjligt för befolkningen i avlägset liggande byar eller gårdar att själva bryta väg fram till de allmänna trafiklederna har alltsedan år 1918 statsbidrag lämnats till byggande av enskilda vägar (utfartsvägar). Anslaget var ursprungligen

förbehållet de fyra nordligaste länen men har efterhand utsträckts att omfatta hela landet. Det årliga anslagsbeloppet, som ännu så sent som för budgetåret 1926/27 uppgick till 225,000 kronor, har sedermera efterhand växt till 1,400,000 kronor för innevarande budgetår. I förevarande proposition föreslås nu vid sidan av ifrågavarande byggnadsanslag, alltjämt beräknat till 1,400,000 kronor, ett nytt anslag för statsbidrag jämväl till *underhållet* av enskilda vägar.

Som allmänt motiv för denna efterhand vidgade anslagsram har främst kunnat åberopas motortrafikens utveckling, vilken medfört att även det enskilda vägnätet i en alltjämt fortgående stegring börjar indragas i den allmänna trafiken. Såsom riksdagen tidigare i anslutning till väckta motioner framhållit, kan härvidlag också förtjäna erinras om behovet av bättre rättvisa mellan den befolkning, som utan egna uppoffringar blir delaktig av riksvägnätets fördelar, och dem, som vid sidan av sin anpart i bördorna för det allmänna vägväsendet också hava att — ej sällan med stora uppoffringar — åstadkomma förbindelserna från sina egna byar och gårdar till nämnda vägnät. Statsfinansiellt sett skulle en ökad bidragsgivning till de enskilda vägarna kunna verka även i gynnsam riktning om, såsom departementschefen uttryckligen förutsatt, länsstyrelserna hädanefter iakttaga en större försiktighet i fråga om sina beslut om enskild vägs intagning till allmänt underhåll, det enda förfarande som hittills stått till buds för att bereda de enskilda intressenterna skälig lättnad i deras vägunderhållsbördor.

Enligt Kungl. Maj:ts förslag skulle årligt *underhållsbidrag* med 50 procent av den av en för ändamålet särskilt anställd länssehaktmästare uppskattade och av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen godkända kostnaden kunna utgå till enskilda vägar, vars underhåll mera avsevärt påverkas av främmande trafik, *eller* som äro av väsentlig betydelse för en bygds befolkning och samtidigt till underhållet synnerligen betungande. Riksdagen har i huvudsak ansett sig böra godtaga dessa bestämmelser om underhållsbidrag sådana desamma i propositionen utformats.

Då riksdagen sålunda godkänt departementschefens förslag att de enskilda vägarnas bidragsfrågor skola centralt avgöras hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter förslag av en särskilt anställd länssehaktmästare, har riksdagen icke förbisett att härigenom länsstyrelserna och vägingenjörerna skulle avkopplas från arbetet med den direkta handläggningen av hithörande ärenden trots att dessa ärenden ofta i hög grad måste beröra länets vägväsen i övrigt. Vanskligheterna för att till länsstyrelserna decentralisera bidragstilldelningen för de enskilda vägarna belyses emellertid redan av den av de sakkunniga gjorda inventeringen av rikets enskilda vägnät. Enligt vad som framgår av en verkställd överarbetning av vägingenjörernas sammanställningar — slutande på en uppskattad väglängd av sammanlagt cirka 21,000 km. — föreligger en högst olika uppfattning om bidragstilldelningens skäliga utsträckning. Vid denna överarbetning har beträffande vissa län den som bidragsberättigad förutsatta väglängden sänkts med upp till 20 procent, medan den beträffande andra höjts med ända upp till över 100 procent. Även om enighet rått om att exempelvis en väg, som förbinder olika byar och samtidigt också betjänar viss genomgångstrafik, kan vara förtjänt av bidrag, hava skiftande meningar framkommit rörande den ordning, i vilken de olika ändamålen böra förekomma till bidrag. Full enighet har ej ens rått om att utfartsvägarna från by till landsväg böra åtnjuta understöd. Uppfattningarna om de antagliga årliga underhållskostnaderna äro också växlande. Medan de exempelvis inom Smålandslänen uppskattats till 5—10 öre och inom Norrlandslänen till 15—25 öre, hava de för de

båda skånska länen angivits till 10—50, respektive 100 öre för längdmeter. Även om vederbörande väginspektör är närvarande i länsstyrelserna vid avgörandet av frågorna om de enskilda vägarna, torde det visa sig svårt att i samma grad uppnå likformighet och rättvisa vid anslagstilldelningen som om denna — på sätt riksdagen i likhet med departementschefen ansett böra ske — ställes under enhetlig ledning av en enda tjänsteman inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som med samlad överblick över bidragskraven kan tillse att dessa tillgodoses efter likformiga principer.

Riksdagen har i anslutning till motionerna I: 263 och II: 399 ansett, att § 2 mom. 2 a) i den blivande kungörelsen om statsbidrag till enskilda vägar bör erhålla den lydelse, som förordats av ovan nämnda sakkunniga, nämligen:

”Där vägen befares av andra än väghållare i större omfattning eller eljest på sådant sätt, att underhållet därigenom avsevärt försvåras”.

I vad propositionen avser bidrag till *byggande och iståndsättning* av enskilda vägar har den ej givit riksdagen anledning till erinran. Propositionen synes ej innebära andra ändringar mot nuvarande normer än att dels *fordran* på särskilt landstingsbidrag jämsides med det statliga byggnadsbidraget skulle bortfalla, dels ock att ett särskilt bidrag för iståndsättning av bro, färja och trumma skulle kunna utgå i samband med att årligt underhållsbidrag första gången beviljas.

Vid bestämmandet av vilka enskilda vägar, som skola göras berättigade till statligt underhållsbidrag, kunna svårigheter möta beträffande bedömandet icke blott av vägens trafikbetydelse utan också av dess allmänna tekniska beskaffenhet. Ej endast de uppenbara trafikriskerna måste vara undanröjda, utan även röjningen, terrasseringen med stenbrytning och plansprängning ävensom dikningen måste vara så utförd, att vägen, med undantag möjligen för tjällossningstiden eller liknande kortare perioder, kan befaras med motorfordon. De sålunda nödiga förbättringsarbetena kunna självfallet för sakägaren ställa sig betungande. För beredande av erforderligt ekonomiskt stöd torde emellertid, förutom ovannämnda iståndsättningsbidrag, stå till buds bidrag från hittillsvarande anslaget till *byggande* av enskilda vägar. Erinras må, att då vid 1928 års riksdag väganslagens beteckningar ändrades från ”anläggning” av landsvägar, utfarsvägar o. s. v. till ”byggande” av samma vägar, detta skedde för att utmärka, att anslagen skulle kunna användas även till förbättringsarbeten.

Med åberopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen för budgetåret 1939/40 under sjätte huvudtiteln såsom reservationsanslag, att avräknas mot automobilskattemedlen, anvisat *dels till bidrag till byggande av enskilda vägar* 1,400,000 kronor, *dels ock till bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m.* 1,000,000 kronor.

Stockholm den 10 juni 1939.

Med undersätlig vördnad.

---