

**Nr 223.**

Av herr Nilsson, Alfred, och herr Anderberg, om statens övertagande av underhållet å vissa enskilda vägar.

Enligt nu gällande bestämmelser kan statsbidrag till underhåll av enskild väg 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.

Sådant underhållsbidrag må beviljas att tills vidare och intill dess annorledes i vederbörlig ordning beslutas årligen utgå med 60 procent av den kostnad, vartill underhållet av vägen skäligen uppskattas. När synnerliga skäl därtill äro, må dock det årliga bidraget bestämmas till 75 procent av nyssnämnda kostnad. Till åtgärder som prövas erforderliga ur trafik-säkerhetssynpunkt å väg, till vilken underhållsbidrag beviljats, kan vidare särskilt s. k. iståndsättningsbidrag utgå med högst 60 procent av den beräknade kostnaden för dylika åtgärder.

Ifrågavarande bestämmelser, vilka efter beslut vid 1952 års riksdag varit i kraft sedan den 1 januari innevarande år, innebära en i förhållande till tidigare gällande ordning viss utvidgning och förbättring av det statliga bidragssystemet. I sitt utlåtande nr 218, som låg till grund för riksdagens nyssnämnda beslut, framhöll emellertid statsutskottet, att frågan rörande den omfattning i vilken staten skäligen borde bidra till kostnaderna för den enskilda väghållningen icke därmed kunde anses ha blivit löst. Den mest framträdande bristen skulle enligt utskottets uppfattning vara, att någon realprövning av föreliggande behov icke kommit till stånd. Utskottet höll därför för sannolikt, att åtskilliga av de spörsmål som föranlett den till grund för Kungl. Maj:ts proposition liggande utredningen skulle komma att inom kort ånyo aktualiseras.

Enligt vår mening är statsutskottets allmänna omdöme om de nya bidragsbestämmelserna väl grundat. Även om de förbättringar som därigenom ernåtts måste tacksamt noteras, vilar dock alltjämt på de enskilda väghållarna en orimligt tung börda. Visserligen kan en del av nu ifrågavarande vägar sägas tillgodose ett blott lokalt eller enskilt intresse, men huvudparten därav fyller obestriddigen en uppgift av i stort sett samma slag som de allmänna vägarna. Många av de enskilda vägar för vilka nu

underhållsbidrag utgår betjäna i stor utsträckning den allmänna trafiken, ofta såsom genomfartsleder från en allmän väg till en annan. Då staten numera i princip övertagit ansvaret för väghållningen, kan det därför icke anses stå i god överensstämmelse med eljest erkända rättvisepprinciper att somliga medborgare, vilka äro beroende av viss väg för att över huvud taget nå erforderlig kommunikation med omvärlden, härför skola behöva vidkännas de extra kostnader som den nuvarande underhållsskyldigheten innebär. Med de maskinella resurser som vägförvaltningarna f. n. ha till sitt förfogande torde det f. ö. på längre sikt ställa sig billigare om staten ombesörjer vägunderhållet i stället för de enskilda väghållarna.

Längden av de enskilda vägar som f. n. åtnjuta statligt underhållsbidrag uppgår till mellan 3 000 och 4 000 mil. Härav intagas blott ca 10 mil årligen till allmänt underhåll. Delvis sammanhänger detta med — såsom överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsväsendet i sin senaste berättelse framhållit — att handläggningstiden för ifrågavarande ärenden i regel är mycket lång. Överrevisorerna ha också uttalat, att det med fog kan anses otillfredsställande, att de sökande i ett stort antal fall få vänta mer än ett år, ofta åtskilliga år, innan deras ansökan blir slutgiltigt avgjord.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter synas oss starka skäl tala för att staten helt övertar kostnaderna för underhållet å i varje fall de enskilda vägar, vilka kunna betecknas såsom genomfartsleder och därigenom tillgodose i stort sett samma behov som de allmänna vägarna. Då det emellertid icke är möjligt att på grundval av allmänt tillgängliga uppgifter beräkna vilka konsekvenser detta skulle medföra i anslagshänseende, torde ett beslut härom böra föregås av en närmare utredning. Vi förutsätta därvid, att en dylik utredning skall hinna slutföras inom sådan tid att därav föranledda förslag kunna framläggas i nästa års statsverksproposition.

Under åberopande härav hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning rörande statens övertagande av underhållet å de enskilda vägar som ha karaktär av genomfartsleder.

Stockholm den 27 januari 1953.

*Alfr. Nilsson,*  
Steneberg.

*Rud. Anderberg.*

---