

## Nr 185

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning av den enskilda väghållningens problem.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Alvar Andersson* och *Karl Persson* (I: 278) och den andra inom andra kammaren av herr *Andersson* i Brämhult m. fl. (II: 385), har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära utredning av den enskilda väghållningens problem på sätt i motionerna angivits.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

De enskilda vägarna är av fundamental betydelse icke blott för dem som är bosatta på landsbygden utan även för dem som tillbringar fritiden där. Trots att det enskilda vägnätet erhållit allt större bidrag under de senare åren, har den enskilda väghållningen för de människor, som har att bära kostnaden för densamma, inneburit kännbara ekonomiska uppoffringar. På senare år har det starkt ökade antalet fordon och den under snabb utveckling varande lastbilstrafiken ställt sådana krav på de enskilda väghållarna, att dessas ekonomiska resurser icke längre förslår till de alltmer omfattande förbättrings- och nybyggnadsarbeten, som till följd av denna utveckling är erforderliga.

Detta förhållande synes framför allt vara för handen inom de områden på landet, inom vilka tätare bebyggelse uppkommit. De inom dessa områden arbetande vägsammanslutningarna, de så kallade vägföreningarna, har därför vid ombesörjandet och bekostandet av sin väghållning att brottas med sådana ekonomiska och tekniska problem, att åtgärder syftande till ökad hjälp åt desamma synes vara av betydande vikt.

Dessa vägföreningar saknar sålunda i regel sakkunnig personal för organisations- och projekteringsarbeten, som utföres av lekmän, vilka på sin fritid nedlägger ett förtjänstfullt arbete till gagn för det allmänna. Denna brist på sakkunnig ledning är för många föreningar vid planeringen av det framtida väghållningsarbetet en källa till oro. Vid materielanskaffning för väghållningen har föreningarna ofta måst vidkännas betydande kostnader utöver vad som gäller för det allmänna vägväsendet. Detta synes ha berott icke minst på den omständigheten, att ifrågavarande vägförvaltningar haft svårt att ställa till föreningarnas förfogande den del av vägförvaltningens tekniska resurser, som för tillfället icke varit utnyttjad. Det kan i detta sammanhang förtjäna påpekas, att vägförening i visst fall icke fått inköpa grus från vägförvaltningens krossverk, trots att krossverkets kapacitet vid tillfället icke varit fullt utnyttjad.

För att förbilliga driften av vägföreningarnas väghållning synes det därför vara av den största betydelse att ett samarbete — i mycket högre grad än vad nu tycks vara fallet — kommer till stånd mellan vägförvaltningarna och vägföreningarna. Härvid bör i främsta rummet beaktas, att vägföreningarna beredes tillfälle utnyttja den del av den redan befintliga tekniska ma-

terielen, som för varje tillfälle kan undvaras av vägförvaltningarna. Därjämte bör vägförvaltningarna vid planeringen av krossverk och dylika anläggningar för framställning av lämpligt beläggingsmaterial beakta, att kapaciteten blir sådan, att vägföreningarna kan göra sina inköp av beläggingsmaterial därifrån.

Förutom samarbete inom detta område, som främst tar sikte på ett rationellt utnyttjande av redan befintliga tekniska resurser hos vägförvaltningarna, bör samarbete även i högre grad etableras för rådgivning i vägtekniska frågor. Härvid synes den redan hos vägförvaltningarna befintliga övervägmästarinstitutionen för den enskilda väghållningen i första hand böra utbyggas.

De för vägföreningarna aktuella problemen synes dock icke enbart finna sin lösning genom ett förbättrat samarbete med vägförvaltningarna. Härutöver erfordras även ökad ekonomisk hjälp från det allmänna. Redan nu utgår visserligen statsbidrag för viss maskinell utrustning, men denna form av bidrag bör utbyggas att omfatta alla slag av för väghållningen erforderliga maskiner.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Kronobergs, Malmöhus, Värmlands och Västernorrlands län.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* har till en början erinrat om att frågan om samarbete mellan vägförvaltningarna och enskilda väghållare berörts i olika sammanhang, bl. a. av 1948 års vinterväghållningsutredning och av styrelsen själv i samband med utredningen rörande statligt stöd till anskaffning av maskiner och redskap för underhållet på enskilda vägar, till vilkas underhåll statsbidrag utgår. I anslutning härtill har styrelsen anfört följande.

I statsverkspropositionen för år 1952 (bil. 8, sjätte huvudtiteln) redovisades nämnda utredningar. Föredragande statsrådet uttalade därvid följande:

»Förutsättningarna för ökade insatser torde emellertid vara något växlande för olika län och trakter och jag anser därför att, såsom vinterväghållningsutredningen föreslagit, en inventering bör göras rörande vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjänster åt enskilda väghållare.

Med hänsyn till vad sålunda anförts torde man få räkna med att rationaliseringen av underhållsarbetet på de enskilda vägarna tills vidare får ankomma huvudsakligen på väghållarna själva. Under sådana förhållanden synes det mig emellertid befogat att staten i stället söker befrämja rationaliseringen genom att lämna ekonomiskt stöd åt väghållarna för anskaffning av maskiner och redskap.»

samt vidare i fråga om stöd för anskaffning av maskiner och redskap

»Den utformning och omfattning av understödsverksamheten, som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordat, förefaller att innefatta en efter omständigheterna lämplig avvägning av detta nya statliga engagemang.»

Statsutskottet uttalade, att i avvaktan på närmare erfarenhet rörande detta system torde den statliga vägorganisationen icke i vidare mån än nu förutsatts böra tagas i anspråk för den här ifrågakvarande verksamheten.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare meddelat, att styrelsen satt i gång en inventering av vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjäns-

ter åt enskilda väghållare. Resultatet härav föreligger ännu ej, och det anses dröja ytterligare flera månader, innan det kan framläggas i sammanställd form. Redan nu kunna emellertid vissa vid inventeringen framkomna uppgifter lämnas, varom styrelsen anför följande.

Inventeringen har visat, att vägförvaltningarna numera i vissa fall inordnat enskilda vägar i sina plogningsplaner i sådan omfattning, att en utökning härav varken ur allmän eller enskild synpunkt bedömts lämplig. I andra fall synas vägförvaltningarna ha räknat med att betydligt kunna utöka sina åtaganden, om väghållarna så skulle önska. Det framgår emellertid även, att enskilda väghållare i stor omfattning själva vilja ombesörja snöröjningen eller också få garantier för att vägförvaltningarna komma att ploga vägarna före viss tid på morgnarna. Sådana kunna ju ej lämnas, om den allmänna väghållningen härigenom blir eftersatt.

I fråga om tjänster under sommarmånaderna från vägförvaltningarnas sida sammanhänger detta med problemet om utjämning av arbetstiden för inom verket anställda arbetare. Denna utjämning har ur arbetsmarknads-synpunkt ansetts böra drivas mycket långt. Detta har också skett i väsentlig omfattning. Svårigheten att effektivt sysselsätta arbetskraften vintertid medför därvid, att den arbetsstyrka, som sommartid sysselsättes, måste begränsas till vad som oundgängligen erfordras för väsentligen endast den allmänna väghållningen. Förutsättningarna för insatser från vägförvaltningarnas sida på den enskilda väghållningens område sommartid försämrats därigenom. Det är emellertid för tidigt att nu ge en samlad överblick över följderna härav.

Beträffande frågan om statsbidrag till anskaffning av vissa större redskap har styrelsen framhållit följande.

Som ett annat resultat av förenämnda utredningar tillkommo möjligheterna att bevilja statsbidrag till anskaffning av vissa större redskap såsom vägspladdar och snöplogar. Till anskaffning av maskiner för väghållningen, såsom krossverk och väghyvlar, skulle statlig lånegaranti kunna lämnas. Nämnade möjligheter ha i början utnyttjats i mycket begränsad omfattning. Det var ju självfallet att vänta startsvårigheter för verksamheten, innan bestämmelserna blivit mera allmänt kända och man fått klart för sig deras tillämpning. Styrelsen har dock trots sig förmärka, att under den allra senaste tiden här ifrågavarande möjligheter börjat att mera utnyttjas. Det synes föreligga skäl att något ytterligare avvakta utvecklingen, innan andra åtgärder vidtagas, särskilt i beaktande av att så kort tid förflutit, sedan statsmakterna senast tog ställning i frågan.

I anslutning härtill kan styrelsen framhålla, att väg- och vattenbyggnadsverket kontinuerligt försäljer äldre väghyvlar, vilka genom relativt ringa renoveringsåtgärder skulle vara väl lämpade för arbeten på de enskilda vägarna. Denna försäljning har emellertid haft större omfattning endast under de två senaste åren. Som köpare uppträda därvid bl. a. enskilda personer, vilka ombesörja enskild väghållning, samt vägsamfälligheter. I vilken utsträckning dessa hyvlar kommit det statsunderstödda enskilda vägnätet till godo, har styrelsen dock icke haft tillfälle att närmare undersöka.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare vitsordat, att betydande svårigheter föreligga inom stora delar av landet, såvitt fråga är om enskilda väghållares möjligheter att anlita kompetent personal för projekteringsarbeten och arbetsledning. Enligt styrelsens mening är detta icke ändamålsen-

ligt och resulterar lätt i att väghållarna åsamkas kostnader som eljest icke skulle ha uppkommit. På en del håll äro förhållandena visserligen bättre — oftast genom insatser från landstingen — men de kunna långt ifrån anses tillfredsställande som helhet betraktat. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och skogsstyrelsen berörde detta spörsmål i den utredning rörande det statliga stödet till enskild väghållning som avlämnades den 20 oktober 1950. Därvid uttalade styrelserna, att om så skulle visa sig behöfligt borde vägväsendet beredas möjlighet att anställa personal för ändamålet.

I anslutning härtill har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vidare anfört följande.

Frågan härom har emellertid samband med det återstående i motionerna berörda spörsmålet, nämligen om vägförvaltningarnas rådgivande uppgifter genom den s. k. överbvägmästarinstitutionen. Styrelsen är medveten om, att — om personaltillgången för arbetsuppgifterna med bidragsverksamheten vore bättre tillgodosedd än för närvarande — den service i vägfrågor, som vägförvaltningarnas personal skulle kunna lämna allmänheten, skulle fylla ett stort behov. Styrelsen har emellertid, trots flera framställningar petita-vägen, endast i mindre omfattning lyckats vinna gehör för dessa åskanden. De personförstärkningar, som medgivits, ha icke varit tillräckliga för att uppväga den under tiden ökade arbetsmängden. Som en följd härav har styrelsen — vilket ävenledes framhållits i petita — måst konstatera, att vägförvaltningarna nödgats betydligt inskränka ifrågavarande verksamhet. Innan personalbehovet för redan nu föreliggande arbetsuppgifter bättre tillgodosetts, synes därför en eventuell utökning av arbetsuppgifterna med projektering och arbetsledning knappast böra övervägas.

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t framlagt förslag om förstärkning av vägförvaltningarnas personal genom uppräknig av posten Avlöningar till tillfällig personal m. m. med 880 000 kronor. Den förstärkning av arbetskrafterna för projekterings-, vägbyggnads- och vägunderhållsverksamheten ävensom för vatten- och avloppsverksamheten, som vid ett bifall till förslaget kan genomföras, torde, såvitt nu kan bedömas, göra det möjligt för styrelsen att taga i anspråk vissa besparingar på anslagsposten till avlöande av vägförvaltningarnas extraordinarie befattningshavare för anställandet av ytterligare personal för arbetsuppgifterna med den enskilda väghållningen.

Styrelsen har för avsikt att med sålunda frigjorda medel förstärka personalen för den enskilda väghållningen vid ett par vägförvaltningar med ingenjörer i 25 lönegraden. Dessa befattningar, som böra inrättas försöksvis, torde närmast få karaktären av avdelningschefstjänster vid vägförvaltningarna. Därest erfarenheterna av den angivna förstärkningen av arbetskrafterna ger vid handen, att en fortsatt utbyggnad av organisationen för enskild väghållning, på sätt här skisserats, bör komma till stånd, lärer styrelsen i sinom tid få anmäla detta i sina petita. Styrelsen vill emellertid i sammanhanget understryka, att frågan, huruvida en förstärkning av personalen för enskild väghållning skall kunna åstadkommas, är beroende icke endast av tillgång på medel. Med rådande allmänna rekryteringssvårigheter vad gäller teknisk personal är det, oavsett den löneställning som kan erbjudas personalen, ett svårlost problem att erhålla kvalificerade befattningshavare för ifrågavarande arbetsuppgifter.

Avslutningsvis har styrelsen framhållit följande.

De i motionerna påtalade spörsmålen ha angivits framför allt vara aktuella inom områden med tätare bebyggelse, där vanligen föreningar bildade enligt tredje kapitlet enskilda väglagen, s. k. vägföreningar, ombesörja väghållningen. Däremot ha vägsamfälligheterna utanför tätbebyggelsen icke berörts i sammanhanget. Ehuru de problem, som berörts i motionerna, väl kunna vara kännbara för vägföreningarna, anser styrelsen dem dock ofta vara mera svärbemästrade för flertalet vägsamfälligheter.

Under åberopande av det anförda har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansett, att den i motionerna föreslagna utredningen tills vidare bör anstå.

*Länsstyrelsen i Kronobergs län* har anfört följande.

Inom länet finnas icke några vägföreningar, varför länsstyrelsen icke har några direkta erfarenheter av de svårigheter som möta vägföreningarna i deras verksamhet. Helt allmänt finner länsstyrelsen det emellertid önskvärt att samarbete äger rum mellan vägförvaltningen och de enskilda väghållarna, så att dessa i den mån så är möjligt få tillfälle utnyttja vägförvaltningens tekniska material samt erhålla råd i vägtekniska frågor av vägförvaltningen.

I vissa avseenden är det emellertid mycket svårt för vägförvaltningen att giva de enskilda väghållarna bistånd vid väghållningen. Beträffande väghyvlingsarbetena må sålunda nämnas att hyvling endast bör ske då vägbanan har viss fuktighet. Under de begränsade tidrymder då väghyvling utföres behöver vägförvaltningen därför samtliga sina väghyvlar för den allmänna väghållningen. Enahanda förhållande kan sägas gälla beträffande vinterväghållningen. Vid svårare snöfall och halka måste vägförvaltningen sålunda insätta alla sina resurser på den allmänna väghållningen och eventuellt arbete på de enskilda vägarna måste komma i efterhand.

Svårigheter i dessa väghållningsavseenden torde emellertid de enskilda väghållarna i viss utsträckning kunna avhjälpa genom samverkan sinsemellan. Vad länet angår har även samarbete på skilda håll ordnats mellan olika vägsamfälligheter, varigenom tillgängliga vägredskap kunnat bliva bättre utnyttjade. Det förtjänar att i detta sammanhang framhållas, att kommunerna mångenstädes givit de enskilda väghållarna stöd för anskaffning av maskiner och redskap.

I motionerna har även framhållits som önskvärt att de enskilda väghållarna kunde få köpa krossgrus av vägförvaltningens tillverkning. På grund av det omfattande nätet av enskilda vägar inom länet sker emellertid tillverkning av krossgrus i stor utsträckning på privat initiativ. Tillverkningen vid dessa privata anläggningar har under senare år alltmer rationaliserats, varför kostnaderna för gruset icke äro onormalt höga. Vägförvaltningens anläggningar för tillverkning av krossgrus äro koncentrerade till ett fåtal platser, varför transportkostnaderna för gruset i flertalet fall skulle bli höga för de enskilda väghållarna. Endast i enstaka fall torde det därför vara förmånligt för dessa att inköpa grus från vägförvaltningens tillverkning.

Länsstyrelsen instämmer i motionärernas uppfattning att de enskilda väghållarna hos vägförvaltningen böra kunna erhålla erforderlig rådgivning i vägtekniska frågor. För att bereda möjlighet till rådgivning i önskvärd omfattning synes emellertid nödvändigt att personalen på vägförvaltningens avdelning för enskilda vägar förstärkes.

Slutligen finner länsstyrelsen det önskvärt att de enskilda väghållarna få ökade möjligheter att erhålla statligt stöd till inköp av maskiner och vägredskap.

Någon särskild utredning för undersökning av de i motionerna berörda frågorna synes länsstyrelsen icke erforderlig. Genom anvisningar från vederbörande myndigheter torde de föreliggande problemen kunna i viss mån finna sin lösning.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* har, under hänvisning till ett av vederbörande vägförvaltning avgivet yttrande och under framhållande jämväl av att de i motionerna berörda problemen icke kunna anses vara särskilt framträdande i länet, förklarat sig ändock icke ha något att erinra mot den föreslagna utredningen.

I vägförvaltningens ifrågavarande yttrande har anförts följande.

Av innehållet i motionerna synes framgå, att dessa i huvudsak avse de enskilda vägar, som jämlikt kungl. kungörelsen den 19 december 1952 angående statsbidrag till enskild väghållning (nr 793) äro berättigade till erhållande av statsbidrag till byggande och underhåll.

Inom länet finnas 322 sådana vägar med en sammanlagd längd av 857 km. Till underhåll av dessa vägar åtgår årligen ca 16 500 m<sup>3</sup> grus och 10 500 m<sup>3</sup> makadam. Gruset utgöres huvudsakligen av krossgrus, som inköpes från mindre, privata krossverk och uppgår inköpskostnaden för detta grus till 4: — å 6: — kr pr m<sup>3</sup>. Grustransporterna utföras till övervägande del med grusleverantörernas egna bilar och har det hittills icke förefunnits svårigheter för väghållarna att få sina grustransporter utförda. Stort sett kan grusförsörjningen å de enskilda vägarna anses vara tillfredsställande löst i de delar av länet, varest tillgång till lämpligt naturgrus för krossning förefinnes. Vägarnas makadambehov tillgodoses från befintliga makadamfabriker och har å-priset för makadam till övervägande del varit detsamma som vägförvaltningen erlägger efter vederbörlig upphandling. Vissa svårigheter att få makadamen uttransporterad på vägarna under senhösten förefinns på grund därav, att sockerbruken då i stor utsträckning ha kontrakt med åkarna om sockerbetstransporter.

För underhållet av de statsbidragsberättigade vägarna i länet användes 2 motorväghyvlar, 5 motordrivna väghyvlar av äldre typ, 48 treskäriga, ställbara vägsladdar på hjul och 39 enskäriga, ställbara vägsladdar för hydraulisk lyft. Samtliga sladdar äro avsedda för traktordrift. Olika vägsamfälligheter äro ägare av redskapen.

Med blott få undantag ha samtliga bidragsberättigade enskilda vägar blivit hyvlade och kantskurna genom vägförvaltningens försorg. Under budgetåret 1953—54 har vägförvaltningen utfört hyvling, vältning, dammbildning och snöröjning åt sammanlagt 920 enskilda företag inom länet, alltså jämväl å ett stort antal icke statsbidragsberättigade enskilda vägar.

De statsbidragsberättigade vägarnas behov av hyvling är ännu icke tillfredsställande tillgodosett, men när statsbidrag numera utgår till anskaffande av vägsladdar har under de senaste åren en betydlig förbättring härutinnan skett och torde behovet genom ytterligare maskinanskaffning vara fyllt inom de närmaste åren.

Vinterväghållning för möjliggörande av trafik med motorfordon utföres på samtliga statsbidragsberättigade vägar så när som på sju stycken (850 km). Vägsamfälligheterna disponera härför 33 traktordrivna snöplogar, varjämte innevarande vinter ett tiotal privata bil- och traktorplogar varit engagerade för dessa vägars vinterväghållning. Därjämte utför vägförvaltningen plogning av dessa vägar efter därom gjord framställning i den mån underhållet av de allmänna vägarna det medger. Under vintern 1954 utfördes plogning genom vägförvaltningens försorg av 250 enskilda vägar inom länet.

De senaste årens snörika vintrar ha medfört svårigheter för vinterväghållningen på de enskilda vägarna genom att otillräckligt antal plogredskap stått till disposition. Traktorer, lämpade att användas vid snöröjning, finnas emellertid i tillräckligt antal inom länet. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för erhållande av statsbidrag till anskaffande av plogar rekommenderat att närliggande vägföreningar sammanslås till plogenheter. Sådana sammanslutningar ha emellertid visat sig svåra att genomföra, enär enighet mellan de styrande i de olika vägsamfälligheterna ej kunnat ernås. Vägintressenterna själva synas härigenom ha försuttit möjligheten till statsbidrag för snöplogsanskaffning och en därmed förbättrad vinterväghållning.

Samarbetet mellan vägförvaltningen, representerad av övervägmästaren för den enskilda väghållningen, och allmänheten har varit det allra bästa. Övervägmästaren har haft livlig kontakt med personer av de mest skiftande yrken och samhällskategorier, därvid den jordbrukande befolkningen varit i avgjord majoritet. Genom skrivelser och telefonpåringningar i stor omfattning begäres råd och upplysningar av de mest skilda slag, såsom bland annat om gällande lagar och författningar rörande den enskilda väghållningen, förfaringsättet vid laga delning och laga syneförrättningar och vägunderhållets ordnande med s. k. privat vägsamfällighet, vilka råd beredvilligt lämnats. Därjämte har övervägmästaren lämnat råd och upplysningar rörande dels nybyggnad och förbättring av enskilda utfartsvägar, dels förbättring och ombyggnad av trummor och broar, dels ock ordnande av inköp av krossverk, vägspladdar, snöplogar och annan underhållsmateriel.

I stor omfattning framställas önskemål om att övervägmästaren skall avlägga besök på ort och ställe för att taga del av väghållarnas olika bekymmer och spörsmål. Detta gäller särskilt beträffande de enskilda vägar, som av en eller annan orsak icke kunna erhålla statsbidrag. Det vore synnerligen önskvärt, om övervägmästaren kunde ägna mera tid åt de problem av administrativ, ekonomisk och teknisk art, som de enskilda väghållarna ha att brottas med. Tyvärr är övervägmästarens arbetsbörda av sådan omfattning, att han i större utsträckning icke kan medhinna en sådan konsulterande verksamhet.

En utökning av övervägmästarens rådgivande verksamhet kan dock ske därigenom, att han erhåller hjälp med sitt kontorsarbete. Om åtminstone ett skrivbiträde ställes till hans förfogande, synes de i motionerna framförda önskemålen till huvudsaklig del kunna bli tillgodosedda i vad avser Malmöhus län.

*Länsstyrelsen i Värmlands län* har, med överlämnande av ett av vägförvaltningen i länet avgivet yttrande, för egen del anfört följande.

I länet finnes ingen färdigbildad vägförening.

I flera av länets större samhällen — exempelvis Björneborg, Deje, Forshaga, Grums, Kil och Lesjöfors — ombesörjer kommunen all enskild väghållning. Statsbidrag utgår ej. Kommunerna ha anskaffat lastbilar och redskap. I några fall finnas även fast anställda arbetare för underhållet. Vid nyanläggning av vägar tillämpas i regel entreprenadförfarande. Projekterings- och kontrollarbeten utföras av kommunalingenjörerna. Förhyrning av vägförvaltningens väghyvlar och andra tyngre redskap förekommer i begränsad omfattning. En del samhällen, såsom Edsvalla och Vålberg i Nors kommun, ha ordnat väghållning på så sätt, att kommunen bekostar nyanläggningen av vägar under det att fastighetsföreningar i samhällena svara för underhållet. Kommunalt bidrag utgår till nämnda föreningar, däremot ej statsbidrag. Även i sistnämnda fall utför kommunalingenjören projekte-

ringsarbetena. I Segmons och Slottsbrons samhällen i Eds kommun, vilka samhällen så gott som helt äro belägna på Billeruds Aktiebolag tillhörig mark, har bolaget sedan gammalt hand om väghållningen. På senare tid har dock kommunen anlagt vägar inom ett nytt bostadsområde.

En del av länets mindre stationssamhällen, som sakna industrier, ha icke förmått lösa frågan om anläggande och underhåll av vägar på ett sätt, som kan anses tillfredsställa nutidens krav. I dessa samhällen underhålla fastighetsägarna de ofta primitiva vägarna utan bidrag i någon form.

Länsstyrelsen har sin uppmärksamhet riktad på hithörande problem och för närvarande pågå utredningar om bildandet av vägföreningar i ett flertal tätbebyggda områden. Beträffande Edane stationssamhälle har länsstyrelsen år 1952 förordnat förrättningsman för bildande av vägförening inom samhällets byggnadsplanområde.

Såvitt länsstyrelsen har sig bekant, har från kommunernas eller samhällenas sida icke riktats någon anmärkning mot vägförvaltningens förfaringsätt beträffande utlåning av väghyvlar och andra maskiner. Något mera vidsträckt samarbete mellan vägförvaltningen och de enskilda väghållarna i fråga om själva underhållsarbetet å de enskilda vägarna har emellertid hittills icke förekommit i detta län. Sålunda sker försäljning av grus från vägförvaltningens grustag endast i mycket begränsad omfattning, mest beroende på att vägförvaltningen ej är ägare till något större antal grustag.

Inom länet finnas flera konsulterande ingenjörer och vägmästare, som ombesörja projektering av enskilda vägar. Det torde dock föreligga ett visst behov av tekniker, som kunna stå enskilda väghållare, vägsamfälligheter och vägföreningar till tjänst med projekterings- och utredningsarbeten. Vid byggandet av enskilda vägar uppstå ofta tekniska problem och andra frågor, som intressenterna ha svårt att bemästra på egen hand. I likhet med vägförvaltningen i länet anser länsstyrelsen, att det skulle vara synnerligen värdefullt för all enskild väghållning, om en konsulterande ingenjör med uteslutande uppgift att bistå väghållarna kunde knytas till landstingen. Att för nämnda ändamål inrätta nya vägmästaretjänster vid vägförvaltningarna förefaller däremot vara en mindre lämplig lösning av problemet. Dessa tjänstemän hava att utöva kontroll över användningen av beviljade statsbidrag till enskilda vägar samt att verkställa utredningar i fråga om beviljande av statsbidrag ävensom granskning av upprättade förslag till byggnads- och iståndsättningsarbeten.

Sedan länsstyrelsen erhöll möjlighet att bevilja statsbidrag till anskaffning av vissa maskiner och redskap för underhållsarbetet å enskilda vägar, till vilka underhållsbidrag utgå, har länsstyrelsen beviljat 18 sammanslutningar av väghållare statsbidrag till inköp av snöplogar och vägspladdar. Ytterligare ansökningar om statsbidrag till inköp av redskap förväntas inkomma under närmaste åren. Någon ansökan om lånegaranti för inköp av maskiner har däremot icke hit inkommit. Länsstyrelsen anser att ytterligare förbättring av väghållningen skulle kunna ernås, om statsbidragsgivningen utsträcktes till att omfatta även väghyvlar och andra maskiner.

Endast en obetydlig del av länets 460 mil allmänna vägar ha permanent beläggning. Flertalet vägar äro tjälkänsliga. Många äro av dålig beskaffenhet och i behov av ombyggnad. Lastbilstrafiken är — framförallt på grund av skogens betydelse såsom råvarubas för några av länets viktigaste förädlingsindustrier — i alla delar av länet betydande. Vägarna utsättas av denna anledning för stora påfrestningar. Underhållet av det allmänna vägnätet är därför mycket betungande och drager stora kostnader. Enligt länsstyrelsens mening torde det vara uteslutet, att vägförvaltningen med nuvarande resurser i någon större omfattning skulle kunna ställa maskiner och redskap till



det enskilda vägnätets förfogande. Att en sådan serviceuppgift skulle vara av betydelse för vidare utveckling av träförädlingen i länet är dock otvivelaktigt.

För att åstadkomma en i hög grad önskvärd förbättring av underhållet av de enskilda vägarna föreslår länsstyrelsen sådan ändring av gällande statsbidragsbestämmelser, att dessa vidgas till att omfatta alla erforderliga maskiner och redskap. Som en garanti för en tillfredsställande skötsel och ett rationellt utnyttjande av materielen kan ifrågasättas, huruvida icke skyldighet att anordna särskilda maskinstationer bör utgöra statsbidragsvillkor.

*Länsstyrelsen i Västernorrlands län har anfört följande.*

Motionärerna framhålla i sina motioner att det är av största betydelse att ett samarbete kommer till stånd mellan vägförvaltningarna och vägföreningarna, så att vägföreningarna i större utsträckning kunde beredas tillfälle att utnyttja den befintliga tekniska materielen, som för varje tillfälle kan undvaras av vägförvaltningarna.

Beträffande Västernorrlands län föreligger redan ett gott samarbete i detta avseende. Visserligen finnes inom länet endast ett fåtal vägföreningar, men däremot förekommer i mycket stor utsträckning vägsamfälligheter och andra sammanslutningar för den enskilda väghållningen. Dessa sistnämnda organisationer äro enligt länsstyrelsens uppfattning i ännu högre grad beroende av de tjänster vägförvaltningen kan lämna, enär det i en vägsamfällighet i regel endast är ett fåtal väghållare, som hava att svara för en relativt stor väglängd i motsats till vägföreningarnas i regel stora antal väghållare (fastighetsägare) på förhållandevis kort väglängd inom begränsat område.

Vägförvaltningen i länet tillhandahåller redan i stor utsträckning sin tekniska materiel till tjänster åt väghållarna på enskilda vägar. Sålunda utför vägförvaltningen själv eller genom sina plogentreprenörer motorplogningen av 65—70 % av länets samtliga bidragsvägar. En anhållan från väghållare av enskild väg att vägförvaltningen ville vara behjälplig med motorplogning, hyvling eller tillhandahållande av krossgrus beviljas alltid om så är möjligt med hänsyn till den egna väghållningen.

Som länsstyrelsen här ovan omnämnt är länsstyrelsen av den uppfattningen att vägföreningarna icke arbetar under samma ekonomiska svårigheter, som väghållarna inom de flesta vägsamfälligheter eller liknande. De med vägföreningar närmast jämförliga samhällsbyggnaderna köpingar och städer finansierar sin gatu- och väghållning genom utdebiteringar skattevägen av samtliga inom respektive områden varande skattepliktiga invånare. Därutöver uttages i vissa städer gatuavgäld, vilken efter olika grunder uttaxeras enbart av fastighetsägarna. Med en förståndigt skött väghållning torde vägförenings väghållningskostnad icke bli större än samma kostnad inom köpingar, städer och vägsamfälligheter. Det torde därför kunna ifrågasättas om väghållare inom vägförening hava mera betungande väghållningskostnad än det stora flertalet av landets befolkning.

Vad beträffar tillgången på teknisk personal för organisation och projektering står övervägsmästaren för enskilda vägar i länet och vägmästarna ute i orterna i stor utsträckning allmänheten till tjänst med sakkunniga råd och anvisningar. Dessa personer kunna genom sina i regel goda förbindelser jämväl förmedla lämplig personal för projekterings- och andra förekommande arbeten av teknisk art.

Av vad ovan anförts framgår, att samarbetet mellan vägföreningarna och vägförvaltningen i länet är mycket gott och att de av motionärerna berörda problemen för länets vidkommande äro av relativt liten betydelse.

*Utskottet.* De i förevarande motioner berörda förhållandena avse i huvudsak den verksamhet som bedrivs av de s. k. vägföreningarna. Enligt utskottets mening kan emellertid icke med fog göras gällande, att de spørsmål inom den enskilda väghållningen som ännu icke fått någon tillfredsställande lösning skulle vara koncentrerade till just nämnda verksamhetsområde. En utredning i överensstämmelse med motionernas syfte måste därför bli av starkt begränsad räckvidd och icke träffa problemets kärna.

Utskottet vill vidare erinra om att vissa hithörande spørsmål varit föremål för utredning i flera olika sammanhang under senare år. Som ett resultat därav har bl. a. beslut fattats om visst statligt stöd åt de enskilda väghållarna för anskaffning av maskiner och redskap. Såsom framgår av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens remissyttrande ha dessa hjälpmöjligheter, vilka infördes år 1952, hittills utnyttjats i ganska begränsad omfattning. Utskottet anser det därför motiverat att ytterligare erfarenheter avvaktas, innan frågan om en eventuell utbyggnad av nämnda understödssystem upptages till övervägande. Ännu ett skäl härför är den pågående inventeringen av vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjänster åt enskilda väghållare. Beaktas bör därjämte att en intensifiering av samarbetet på förevarande område ytterst är beroende av i vad mån kvalificerad personal i tillräckligt antal kan ställas till förfogande för här avsedda arbetsuppgifter. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har i berörda hänseende förklarat sig ämna anordna viss försöksorganisation vid ett par vägförvaltningar. Även av denna anledning synas statsmakterna böra intaga en avvaktande hållning beträffande de i motionerna aktualiserade frågorna.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter och då det större problemet om den enskilda väghållningen över huvud taget icke lämpligen kan prövas i förevarande sammanhang, finner sig utskottet icke böra tillstyrka att en utredning igångsättes enligt de i motionerna angivna riktlinjerna. Utskottet hemställer därför,

att motionerna I: 278 och II: 385 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 november 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Närvarande:* se under utlåtandet nr 186.