

Nr 184

Utlåtande i anledning av väckta motioner rörande enskild väghållning.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Lodenius* och *Werner* (I: 204) och den andra inom andra kammaren av herrar *Larsson* i Hedenäset och *Jönsson* i Rosseböl (II: 365), har hemställts att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte uttala, dels att vid intagning av enskild väg till allmänt underhåll ifrågavarande enskilda väg skall intagas sådan den befinner, därest densamma är i sådant skick, att den kan anses godtagbar vid jämförelse med det allmänna vägnätets mindre vägar i orten, dels ock att, om en standardhöjning härutöver synes önskvärd, densamma bör ske genom en successiv höjning av vägens underhåll, sedan denna förklarats intagen till allmänt underhåll.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Alvar Andersson* (I: 412) och den andra inom andra kammaren av herr *Andersson* i Brämhult *m. fl.* (II: 364), hemställts att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning av den enskilda väghållningens problem på sätt i motionen angivits.

Slutligen har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Theodor Johansson m. fl.* (I: 413) och den andra inom andra kammaren av herr *Svensson* i Vä (II: 504), föreslagits att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en utredning angående statsbidrag till kommun, som åtagit sig väghållningen av enskilda vägar, eller sammanslutning av väghållare med uppgift att betjäna den enskilda väghållningen för inköp av vägmaskiner för iordningställande och underhåll av de enskilda vägarna på landsbygden.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 204, II: 364 och I: 413.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings, Kopparbergs och Norrbottens län. Dessutom har Svenska landskommunernas förbund beretts tillfälle avgiva utlåtande över motionerna I: 413 och II: 504.

Vad först beträffar motionerna I: 204 och II: 365 erinrar *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* i sitt yttrande om att under de senaste åren ett flertal motioner väckts i syfte att få till stånd en ökad omfattning

av enskilda vägars förändring till allmänna och att i anslutning härtill riksdagen uttalat önskvärdheten av en successiv förbättring av förhållandena på hithörande område. Styrelsen anför fortsättningsvis följande.

Väglagen uppställer icke något uttryckligt villkor om att enskild väg skall befinna sig i fargillt skick för att kunna förändras till allmän. Av förarbetena till väglagen framgår emellertid, att ett sådant villkor ansetts så självklart, att det ej ansetts nödvändigt med en särskild bestämmelse härom.

Enskild väg måste sålunda befinna sig i ett för samfärdseln tillfredsställande skick för att den skall kunna förändras till allmän. Skälen härtill äro flera. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen vill särskilt framhålla följande.

Genom vägens förändring till allmän påtager sig kronan ansvar för vägens säkra befarande. Härvid måste även beaktas att som en direkt följd av vägens intagande till allmänt underhåll kommer en ökad trafik. Ett rimligt krav är vidare, att vägen befinner sig i ett sådant skick, att den utan oskäligen kostnad kan underhållas med de maskiner och redskap, av vilka vägväsendet begagnar sig.

Det närmaste målet för vägens iståndsättning bör vara att erhålla en för trafiken och väghållningen nöjaktig förbindelse, icke en till alla delar fullgod. Iståndsättningens omfattning bör därför anpassas efter den funktion vägen kan beräknas få efter förändringen till allmän. I huvudsak bör därvid eftersträvas en vägstandard, som är närmast jämförbar med äldre allmänna vägars inom angränsande vägnät.

Styrelsen vill i detta sammanhang erinra om den av Kungl. Maj:t i regleringsbrev av den 11 maj 1956 anbefallda utredningen, som bl. a. syftar till att klarlägga förutsättningarna för att snabbare kunna intaga enskild väg till allmän.

Under återopande av det anförda förklarar sig styrelsen slutligen anse, att den av motionärerna begärda utredningen om ändrade regler för intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll — i avvaktan på resultatet av den av Kungl. Maj:t i förenämnda regleringsbrev anbefallda utredningen — bör anstå.

Länsstyrelsen i Stockholms län meddelar bl. a. att i flerårsplanerna för byggande av länsvägar för åren 1955—59 inom länet avsatts ett belopp av endast 150 000 kronor för bl. a. iståndsättningsarbeten på vägar, som skola intagas till allmänt underhåll, medan det aktuella behovet för här ifrågakvarande arbeten lågt räknat uppginge till ca 600 000 kronor. Med hänsyn till de ändrade trafikförhållandena anser länsstyrelsen den omständigheten, att en enskild väg befinner sig i ett för samfärdseln mindre tillfredsställande skick, numera icke böra inverka på intagandet till allmänt underhåll. En förutsättning för ett intagande borde dock vara att vägen hade en viss minimistandard, som medgäve maskinellt underhåll. Länsstyrelsen delar dock icke motionärernas uppfattning att den för intagningen erforderliga standardhöjningen bör kunna åstadkommas genom ett successivt ökat underhåll. En höjning av medelsanvisningen för iståndsättningsarbeten borde i stället komma till stånd.

Länsstyrelsen hemställer slutligen att statsutskottet måtte uttala sig för att väg, som provas nödig för den allmänna samfärdseln, skall intagas till

allmänt underhåll, under förutsättning att vägen har en viss minimistandard, som medger maskinellt vägunderhåll, att för erforderliga iståndsättningsarbeten i regel stalliga medel skola användas och att med anledning härav anslaget till byggande av länsvägar ökas i erforderlig omfattning.

Länsstyrelsen i Jönköpings län delar motionärernas uppfattning, att det är önskvärt att enskilda vägar i större omfattning kunna intagas till allmänt underhåll. Så länge de begränsade anslagen endast möjliggöra en långsam upprustning av länets vägnät måste dock enligt länsstyrelsen en allmän angelägenhetsgradering ske vad gäller nu ifrågavarande enskilda vägar. Den låga standarden hos många allmänna vägar nödvändiggjorde sålunda en avvägning mellan behovet av upprustning å ena sidan av allmänna vägar med låg standard och å andra sidan av enskilda vägar, som ur samfärdselsynpunkt vore av jämförlig betydelse. En sådan avvägning måste omfatta hela länets vägnät. Den kunde sålunda icke få avse en jämförelse mellan vägarna endast i en viss trakt. Avgörande vid denna prövning måste enligt länsstyrelsen vara samfärdselns behov av vägen och vägförvaltningens möjligheter att med hänsyn till sina resurser och vägens skick och belägenhet rationellt sköta vägen. Endast i detta avseende hade sålunda vägens standard blivit avgörande vid bedömning av frågan om vägens intagande till allmänt underhåll.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser de redan nu gällande bestämmelserna och anvisningarna ha det innehåll som motionärerna önska, varför motionerna ej borde föranleda någon vidare åtgärd. Länsstyrelsen understryker dock starkt angelägenheten av att enskilda vägar i större utsträckning än för närvarande intagas till allmänt underhåll och förordar vidare att anslagen till smärre arbeten och iståndsättning av enskilda vägar uppräknas.

Länsstyrelsen i Norrbottens län, som finner förslaget om standardhöjning genom successiv höjning av underhållet sedan väg övertagits som allmän mindre välbetänkt, meddelar vidare att det genom användandet av vägbyggnadsmedel för iståndsättning eller viss ombyggnad under de senaste fem åren varit möjligt att inom länet till allmänt underhåll överföra 137 km enskilda vägar, d. v. s. i medeltal 27,5 km/år. För den framtida utvecklingen vore sörjt dels genom att i flerårsplanerna upptagits ombyggnad av vissa enskilda vägar till en total längd av 218 km och dels genom att ett årligt belopp av 100 000 kronor stode till förfogande för iståndsättningsarbeten å ytterligare ett antal enskilda vägar. Sammanlagt torde därför under femårsperioden 1955—59 ca 400 km enskilda vägar kunna överföras till allmänt underhåll. Härigenom torde de flesta enskilda vägar, beträffande vilka förutsättningar föreläge för förändring till allmänna, utan alltför stor tidsutdräkt kunna förstärkas och förbättras så att de kunde jämföras med andra allmänna vägar. En bestämmelse i enlighet med motionärernas förslag torde följaktligen icke nämnvärt inverka på intagningsärendena inom länet.

Beträffande motionerna I: 412 och II: 364 samt I: 413 och II: 504 erinrar väg- och vattenbyggnadsstyrelsen till en början om att styrelsen senast i yttrande över tvenne vid fjolårets riksdag väckta motioner i samma frågor redogjort för de åtgärder, som redan vidtagits för att förbättra hjälpen till de enskilda väghållarna, om utfallet av de statliga stödåtgärderna till anskaffning av maskiner och redskap, om pågående inventering av vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjänster åt de enskilda, om svårigheterna att med nuvarande restriktiva personalpolitik intensifiera samarbetet mellan vägförvaltningarna och de enskilda vid rådgivning ifråga om såväl projektering som arbetsledning samt om styrelsens avsikt att försöksvis inrätta ingenjörsbefattningar för förstärkning av personalen vid ett par av vägförvaltningarna.

Under framhållande av att styrelsens utlåtande därvidlag icke enbart syftade på förhållandena inom tätbebyggelse (vägföreningar) utan jämväl på vägsamfälligheternas problem samt under hänvisning till en av styrelsen till Kungl. Maj:t ingiven skrivelse¹ avseende vägförvaltningarnas möjlighet att öka sina tjänster åt de enskilda i vad avser vinterväghållningen (snöplogningen) anför styrelsen vidare följande.

Sedan bidragsgivningen till plogredskap numera kommit igång i relativt stor omfattning — den 1 juli 1955 hade med bidragsmedel sålunda inköpts närmare 600 aggregat, vilken siffra den 1 januari 1956 stigit till 750 — och vägförvaltningarna förklarat sig kunna utöka sitt engagemang i viss utsträckning torde tidigare svårigheter till väsentlig del redan under kommande vinter bli undanröjda. Då traktorer, lämpade att användas vid snöröjning, i allmänhet finnas tillgängliga på platsen, och väghållarna äro beroende av att vägarna äro öppnade före viss tid på morgnarna, ha de enskilda väghållarna i viss utsträckning övergått till att själva ombesörja snöröjningen. Vinterväghållningen (snöplogningen) synes därför icke vara något problem av den ordningen att en ytterligare utredning för närvarande kan anses erforderlig.

Bidrag till sladdredskap har för tiden fram till 1 juli 1955 utgått för 530 st. och den 1 januari 1956 beräknas detta antal ha stigit till 700 st. Även om en viss förbättring ifråga om vägbanans underhåll sommartid kunnat konstateras sedan bidragsgivningen till sladdredskap infördes, synes bristen på lämpliga väghyvlar under vissa tider av året försvåra väghållningen. Svårigheterna äro mest framträdande inom södra och mellersta delarna av landet. Så länge som sladdredskapen icke lämpa sig för formering o. d., utan uteslutande nyttjas för avjämning av vägbanan, är tillgång till väghyvel vid vissa tillfällen, särskilt vår och höst och jämväl vintertid, numera i högsta grad nödvändig.

Statlig lånegaranti till anskaffning av maskiner ha fram till den 1 januari 1956 tagits i anspråk med tillsammans 150 000 kronor, varav endast ca 32 000 kronor för väghyvelköp. Denna form av stödverksamhet har sålunda icke utnyttjats i den utsträckning som avsetts.

I stället för lånegaranti ha motionärerna föreslagit statsbidrag såsom varande en lämpligare form av stödverksamhet. För att uppfylla förutsättningarna för maskinernas utnyttjande i en ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande omfattning ha motionärerna framhållit, att de maskiner,

¹ Här i avskrift bilagd (Bilaga).

som inköpas med bidrag av staten, skulle ställas till förfogande för de enskilda väginressenterna inom ett större område, »minst en kommun i norra Sverige och i övriga delar av landet ett område motsvarande gamla vägdistriktens».

Med hänsyn till det enskilda vägnätets struktur blir det inte möjligt att göra alla väghållare delaktiga i de fördelar som en statsbidragsgivning till anskaffning av vägmaskiner i enlighet med ovanstående skulle innebära.

Det bör även beaktas att de enskilda vägarna, till övervägande del, ännu icke har sådan trafik att ett kontinuerligt hyvlingsarbete för närvarande behöver eller av kostnadsskäl kan utföras. För denna grupp är det fortfarande sladdredskapet i kombination med traktor eller bil som utför den kontinuerliga avjämningen av vägbanan och väghyveln den säsongbetonade foreringen.

På grund härav torde förutsättningar för ett ekonomiskt utnyttjande av en maskin endast föreligga i mycket begränsad omfattning och de fördelar, som motionärerna angivit beträffande statsbidragsformen, icke vara för handen.

Om däremot vägförvaltningarnas hjälpverksamhet även beträffande hyvlingsarbeten kan utvidgas, anser styrelsen en sådan form vara för de enskilda väghållarna fördelaktigast. För närvarande har vägförvaltningarna svårt att öka hjälpverksamheten, men den omständigheten att man inom styrelsen alltjämt räknar med en nyanskaffning av mindre hyvlar för de mindre allmänna vägarna, gör att denna möjlighet i nära framtid bör kunna föreligga.

Vad beträffar grusförsörjningen med krossmaterial torde i likhet med snöplogningen en väsentlig förbättring ha inträtt under senare år. Såväl de privata som vägförvaltningarnas krossanläggningar ha — mycket beroende på rationaliseringsåtgärder — kunnat öka kapaciteten avsevärt. Därest vägförvaltningarna i god tid erhålla uppgift om de enskilda väghållarnas behov och önskemål härutinnan, kan den sålunda beräknade kvantiteten medtagas i de aktuella krossningsplanerna och i allmänhet utan större svårigheter levereras inom beräknad tid i ficka eller upplag på krossningsplatsen. Transporter och utspridningen på vägen däremot bör uteslutande kunna ske med den enskilde väghållarens egna eller av honom lejda lastbilar, vilket för närvarande icke torde möta några svårigheter, då tillgången på lastbilar får anses riklig. Grusförsörjningen och därmed sammanhängande spörsmål synes icke längre vara något problem av den art, att en ytterligare utredning härom kan anses motiverad.

Vad beträffar frågan om de enskilda väghållarnas möjligheter att anlita kompetent personal för projekteringsarbeten och arbetsledning liksom för rådgivning m. m. är detta uteslutande beroende av personaltillgången. En utökning av arbetsuppgifterna är sålunda icke genomförbar med mindre än att personalen för den enskilda väghållningen kan förstärkas på betryggande sätt.

Styrelsen erinrar vidare om att årets riksdag på förslag av Kungl. Maj:t godkänt en höjning av underhållsbidraget med 5 % till 65 respektive 80 % samt utvidgat tillämpningsområdet för iståndsättningsbidraget, så att mötesplatser och förstärkningsarbeten på lokalt begränsade vägsträckor göras bidragsberättigade.

Nu nämnda utvidgning av bidragsmöjligheterna ävensom den frikostigare tillämpningen av bidragsgivningen vore åtgärder av väsentlig betydelse för en successiv förbättring av den enskilda väghållningen.

Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har vidare, enligt styrelsen, utförts en utredning angående omfattningen m. m. av den bidragsverksamhet som berör vägföreningar. Styrelsen hade i samband härmed uttalat, att den restriktiva och försiktiga tillämpningen av bidragsgivningen till stamväg inom tätbebyggt samhälle ävenså väg till sommargästbebyggelse borde modifieras, så att dessa vägar icke behövde komma i ogynnsammare läge än vägar inom glesbebyggelse. Den därav föranledda kostnadsökningen — beräknad till 500 000 kronor per år såsom ett medeltal under kommande femårsperiod — hade styrelsen upptagit i sina anslagsäskanden för budgetåret 1957/58. (En här ej medtagen avskrift av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande över en framställning från Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län om vidtagande av åtgärder i syfte att kraftigt öka statsbidragen till underhåll av de enskilda vägarna har bifogats styrelsens yttrande.)

Under återopande av det anförda anser styrelsen de begärda utredningarna om den enskilda väghållningens problem och om statsbidrag för inköp av vägmaskiner tills vidare böra anstå.

Länsstyrelsen i Stockholms län understryker att det enskilda vägnätet fått kännning av den ökade trafiken, vilken medfört ökade underhållskostnader samt krav på förbättrings- och ombyggnadsarbeten. Genom att öka statsbidragsprocenten vore det möjligt att minska den ekonomiska bördan på de enskilda väghållarna, men därmed vore icke alla problem som den ökade trafiken medfört, lösta. Länsstyrelsen anför vidare bl. a. följande.

Anskaffning av större maskiner för underhåll och byggande av enskilda vägar synes kunna ske enligt flera olika alternativ. En tänkbar lösning är, att vägförvaltningarna tilldelas ett ökat antal maskiner och mot ersättning ombesörjer den enskilda väghållningen. Arbetena skulle sålunda ledas av vägmästarna inom respektive vägmästareområde. Emellertid äro vägmästarna redan hårt belastade av det allmänna vägunderhållet, varför någon utökning av vägmästarnas arbetsuppgifter i allmänhet icke är tänkbar.

Vidare kunna vägsamfälligheter respektive vägföreningar bilda en enhet (lokala vägförbund), som övertager väghållningen och som erhåller statsbidrag för dels inköp av erforderliga maskiner, dels byggande och underhåll av enskilda vägar. Slutligen finnes den möjligheten, att en kommun övertager den enskilda väghållningen, varvid kommunen erhåller utgående statsbidrag.

Förhållandena ifråga om enskilda vägar variera mycket i landets olika delar. Det torde därför icke vara möjligt att lösa väghållningsproblemet på ett likartat sätt över hela landet, utan bör i varje särskilt fall användas den lösning, som ger det bästa tekniskt-ekonomiska resultatet.

Slutligen framhålles att, för ett klarläggande av hur den enskilda väghållningen bör ordnas för att en både ekonomisk och rationell verksamhet skall erhållas, den av motionärerna begärda utredningen bör utföras. Även den i motionerna I: 413 och II: 504 föreslagna utredningen tillstyrkes av länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län framhåller att väghållare genom förmedling av vägförvaltningen i länet i önskad omfattning kunnat erhålla erforderlig teknisk personal för projektering för byggande och iståndsättning av en-

skild väg. Därjämte upprättar vägförvaltningen regelmässigt programhandlingar och inforrar även anbud å arbetena för väghållarnas räkning. Dessa få även förslag å lämplig entreprenör. Länsstyrelsen anför vidare följande.

I Jönköpings län torde ej föreligga några svårigheter att erhålla krossgrus från skilda privata krossanläggningar. — Inom ett område i länet omfattande över 100 mil enskilda vägar äro väghållarna sammanslutna i en ekonomisk förening med uppgift att ombesörja väghållningen. Föreningen har anskaffat erforderliga redskap, maskiner, krossverk, lastbilar m. m. Ersättning utgår efter arbetsprestation. Verksamheten har visat sig mycket kostnadsbesparande. På initiativ av vägförvaltningen ha vidare i en kommun samtliga vägsamfälligheter gått samman och inforra gemensamt anbud å grusleveranser, sladdning, snöplogning m. m. Även härigenom ha kostnadsbesparingar kunnat erhållas. Det synes ur kostnadssynpunkt önskvärt att väghållarna i större utsträckning än vad som nu sker sammansluta sig för gemensam väghållning. R. L. F. eller liknande sammanslutning borde här kunna taga erforderliga initiativ. Däremot synes det ej för närvarande krävas att ökat statligt stöd lämnas.

Länsstyrelsen framhåller vidare bl. a. att frågan vilket rättssubjekt som bör handhava och bekosta väghållningen å enskilda vägar behandlats i skilda sammanhang, bl. a. av 1948 års vinterväghållningsutredning i betänkande med förslag till ändrade bestämmelser rörande vägföreningar m. m. Som framhållits där vore detta en fråga som bl. a. med hänsyn till tätorternas problem hade en mycket stor ekonomisk räckvidd. Även om det redan förekommer att en kommun eller sammanslutning av väghållare ikläder sig ansvaret för väghållningen å de enskilda vägarna i kommunen kan det enligt länsstyrelsen synas tveksamt om denna ordning bör stödjas av statsmakterna, innan problemet vilket rättssubjekt som skall omhänderväsa väghållningen å de enskilda vägarna blivit löst. Bl. a. den pågående revideringen av byggnadslagstiftningen syntes med hänsyn härtill böra avvaktas.

Länsstyrelsen varnar slutligen för ett alltför stort antal olika former av statsbidrag till vägändamål.

Länsstyrelsen i Kopparbergs län anser det angeläget att en sådan ändring av normerna som skulle innebära en något utökad bidragsgivning till vägar inom tätbebyggelse kommer till stånd. Länsstyrelsen påpekar vidare behovet av en personalförstärkning på vägförvaltningens avdelning för enskilda vägar. Väghållarna skulle härigenom kunna erhålla den hjälp i vägtekniska frågor, som säkerligen skulle leda till att arbetena utfördes icke bara tekniskt riktigt utan även på ett för väghållaren mera ekonomiskt sätt.

Vad speciellt beträffar frågan om maskinanskaffningen erinrar länsstyrelsen om den betydande förbättring som inträtt sedan statsbidrag till inköp av redskap för rationalisering av underhållsarbetet införts. Snöplogningen vore numera ordnad på ett ganska tillfredsställande sätt. Grusanskaffningen vore heller icke längre något problem medan det däremot förelåge stora svårigheter att erhålla hjälp med hyvling av vägarna i erforderlig omfattning. Länsstyrelsen anför vidare i frågan följande.

Ett statligt stöd i form av statsbidrag till inköp av maskiner skulle knappast komma att innebära full rättvisa mellan väghållarna. Såsom villkor för bidrag till anskaffning av maskiner bör givetvis gälla att förutsättningar finnes för ett godtagbart utnyttjande. Med hänsyn till det enskilda vägnätets struktur blir det icke möjligt att göra alla väghållare delaktiga av de fördelar, ett sådant system skulle innebära. De väghållare som kunde utnyttja en sådan förmån, skulle därför i realiteten komma att åtnjuta ett högre bidrag till vägunderhållet än andra. Särskilt i glest bebyggda trakter, där förutsättningarna att tillfredsställande utnyttja maskinerna äro sämre, skulle väghållarna gå miste om en sådan förmån. En bättre möjlighet att bereda de enskilda väghållarna hjälp med hyvling torde vara att tilldela vägförvaltningarna ett erforderligt antal för hyvling av de enskilda vägarna lämpliga väghyvlar, vilka skulle stationeras inom sådana vägmästareområden där ett tätare enskilt vägsystem finnes. Dessa väghyvlar skulle därefter, bemannade med vägförvaltningens personal, mot ersättning utföra hyvlingsarbetet på de enskilda vägarna. Denna anordning förutsätter självfallet en viss utökning av vägförvaltningens maskinpersonal.

Länsstyrelsen tillstyrker för sin del båda de begärda utredningarna.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller att de största svårigheterna när det gäller den enskilda väghållningens problem föreligger beträffande avlägset belägna vägar. Efter att i korthet ha berört vägförvaltningens i länet medverkan vid den enskilda väghållningen framhålles att resultatet av de åtgärder, som under senare år vidtagits för att underlätta arbetet i fråga om de enskilda vägarna, t. ex. vidgade möjligheter att erhålla bidrag för redskapsanskaffning, ännu inte helt kan överblickas. Med anledning härav syntes en utredning i enlighet med vad som föreslås i motionerna icke vara lämplig och ej heller genomförbart för närvarande.

Länsstyrelsen erinrar vidare om de bidragsmöjligheter som numera finnas i fråga om maskinanskaffning. Ett genomförande av det framlagda förslaget om engångsbidrag för maskinanskaffning skulle sannolikt innebära att maskinerna icke komme att utnyttjas på ett ur ekonomisk synpunkt tillfredsställande sätt. Ej heller skulle, enligt länsstyrelsen, en rationell maskinvård kunna garanteras. Den begärda utredningen avstyrkes därför.

Styrelsen för Svenska landskommunernas förbund framhåller inledningsvis att behovet av att statsbidragsgivning till den enskilda väghållningen utsträcker till att omfatta jämväl vägmaskiner, bl. a. torde framgå av att ett stigande antal landskommuner funnit det vara nödvändigt att bevilja anslag till hithörande ändamål. Enligt uppgifter, som vore tillgängliga inom förbundets centralbyrå, torde under 1954 ett 80-tal kommuner ha lämnat bidrag till inköp av vägmaskiner för enskild väghållning. Denna utveckling torde avspegla vägförvaltningarnas bristande resurser, de med motorismens snabba utveckling ökade standardkraven på de enskilda vägarna och knappheten på manuell arbetskraft.

Styrelsen anför därefter följande.

Givetvis kan det icke bli fråga om att anskaffa dyrbara vägmaskiner i andra fall än där maskinerna kunna effektivt utnyttjas. Motionärerna ha tänkt sig att statsbidraget skall utgå till kommun, som åtagit sig enskild

väghållning, eller åt sammanslutning av väghållare. Eftersom kommunernas engagemang ifråga om den enskilda väghållningen raskt ökat, kan man enligt styrelsens mening mycket väl tänka sig att åtskilliga kommuner skulle vara beredda att helt eller delvis svara för den enskilda väghållningen, därest de komme i åtnjutande av det därför avsedda statsbidraget. Här råder en oklarhet, som snarast bör undanröjas. I Kungl. Maj:ts proposition nr 221/1952 (s. 40) med förslag till vissa ändringar i bestämmelserna rörande statsbidrag till enskild väghållning berörde föredragande statsrådet frågan om konsekvenserna i statsbidragshänseende av kommunala engagemang i enskild väghållning. Frågan borde ytterligare övervägas med beaktande bland annat av de förslag, som kunde komma att framläggas av allmänna statsbidragsutredningen. Enligt vad styrelsen erfarit anser sig emellertid allmänna statsbidragsutredningen enligt sina direktiv icke ha att ta befattning med ett statsbidrag av ifrågavarande slag.

Utskottet. Flertalet av de i förevarande motioner berörda frågorna har under de senaste åren i skilda sammanhang varit föremål för statsmakternas prövning, vilket resulterat i högst betydande utvidgningar av bidragsgivningen till den enskilda väghållningen. Det oaktat äro — till följd av den ständigt ökade vägtrafikens krav på även de enskilda vägarnas standard i fråga om såväl bärighet som i övrigt — de ekonomiska bördorna för de intressenter som ha att ombesörja denna väghållning fortfarande av en sådan storleksordning, att beredanden av ytterligare lättnader härutinnan kunna bli behöfliga. Utskottet, som tidigare uttalat att successiva förbättringar av förhållandena på detta område böra komma till stånd och alltjämt hyser samma uppfattning, anser sig dock — i avvaktan på de praktiska verkningarna av redan beslutade förbättringar i bidragsgivningen samt på Kungl. Maj:ts prövning av vissa förslag i samma syfte, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen nyligen framlagts — icke f. n. kunna tillstyrka, att i enlighet med motionärernas förslag nya utredningar i ämnet igångsättas. Beträffande vissa i motionerna aktualiserade spørsmål vill utskottet vidare framhålla följande.

I motionerna I: 204 och II: 365 har bl. a. yrkats att enskild väg, som efter begäran härom befinnes böra överföras till allmän, vid bedömningen av de för bifall till framställningen ev. erforderliga iståndsättningsarbetena endast skall förutsättas bli förbättrad till den standard, som förefinnes på det i trakten befintliga allmänna vägnät, som bär en i förhållande till den enskilda vägen jämförbar trafik. Gällande bestämmelser och anvisningar i ämnet torde emellertid redan i stort sett ha den innebörd som motionärerna önska. Enligt nämnda anvisningar bör nämligen, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i sitt yttrande över motionerna framhållit, det närmaste målet för vägens iståndsättning vara att erhålla en för trafiken och väghållningen nöjaktig förbindelse, icke en till alla delar fullgod sådan. Iståndsättningens omfattning borde därför anpassas efter den funktion vägen kunde beräknas få efter förändringen till allmän. I huvudsak borde därvid eftersträvas en vägstandard, som vore närmast jämförbar med äldre allmänna vägars inom angränsande vägnät. Utskottet vill vidare i detta sammanhang erinra om den

inventering av de enskilda vägar, vilka äro så allmänneligen befarna att de kunna jämföras med allmänna, som Kungl. Maj:t anbefallt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att under vissa förutsättningar verkställa.

I motionerna I: 412 och II: 364 har hemställts om en utredning av den enskilda väghållningens problem, vilken utredning borde avse såväl vägsamfälligheternas som vägföreningarnas verksamhetsområde. Remissmyndigheterna ha i sina yttranden över dessa motioner erinrat om en rad åtgärder och förbättringar i olika avseenden som genomförts eller planerats för lösande av nämnda problem och som avser såväl redskaps- och maskinanskaffning som bistånd åt de enskilda väghållarna med kompetent personal för projektering, arbetsledning och rådgivning. I anslutning härtill må även nämnas, att de utvidgningar av bidragsgivningen som beslutats vid 1952 års riksdag samt vid vårsessionen av innevarande års riksdag bl. a. inneburit successiva höjningar av bidragsprocenten till underhåll av enskilda vägar samt utvidgning av tillämpningsområdet för såväl byggnads- som underhålls- och iståndsättningsbidragen ävensom införande av bidrag till inköp av större redskap samt kreditgarantier vid inköp av vissa vägmaskiner.

Vad speciellt angår vägföreningarnas problem har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 31 augusti 1956 över en av Förbundet för enskild väghållning i Stockholms län gjord framställning rörande ökning av statsbidragen till underhåll av de enskilda vägarna framhållit, att den hittillsvarande restriktiva och försiktiga tillämpningen av bidragsgivningen till stamväg inom tätbebyggt samhälle ävenså väg till sommargästbebyggelse i vissa avseenden bör modifieras. Styrelsen har också i sina anslagsäskanden för budgetåret 1957/58 beaktat härav föranledda kostnadsökningar. I anslutning härtill må nämnas, att även överrevisorerna för väg- och vattenbyggnadsverket i sin för budgetåret 1955/56 avgivna berättelse bl. a. upptagit frågan om bidragen till vägföreningarna och därvid ansett sig kunna konstatera att — ehuru gällande statsbidragsbestämmelser i princip inte göra någon åtskillnad mellan vägsamfälligheter och vägföreningar — de senare endast i mycket begränsad omfattning kommit i åtnjutande av statsbidrag. Orsaken till den restriktiviteten som sålunda tillämpats anses ha varit uttalanden, som gjordes i samband med tillkomsten av 1952 års statsbidragsbestämmelser. Enligt överrevisorernas uppfattning är emellertid bildandet av vägföreningar inom de tätbebyggda områdena ägnat att främja en rationellare och bättre väghållning och bör därför uppmuntras genom en generösare tillämpning av statsbidragsbestämmelserna. Även rättviseskäl syntes tala härför. Överrevisorerna förorda i anledning därav en närmare översyn av bestämmelsernas tillämpning inom vägföreningarnas områden. Utskottet, som delar den uppfattning överrevisorerna därvid givit uttryck åt, förutsätter också att en sådan översyn kommer till stånd.

Vad slutligen angår det i motionerna I: 413 och II: 504 framförda yrkandet om statsbidrag till kommun eller sammanslutning av väghållare, som åtagit sig enskild väghållning för inköp av större vägmaskiner, finner utskottet vissa skäl onekligen kunna anföras till stöd härför. Utskottet ställer sig

dock tveksamt till lämpligheten av att på förslaget sätt utvidga kretsen av bidragstagare på den enskilda väghållningens område till att även omfatta kommunerna. Såsom av flera remissmyndigheter framhållits torde det ej heller med hänsyn till det enskilda vägnätets struktur bliva möjligt att göra alla väghållare delaktiga av de fördelar som en statsbidragsgivning av angivet slag skulle innebära. Risker torde vidare föreligga, att maskinerna icke bliva utnyttjade på ett ekonomiskt tillfredsställande sätt. Enligt utskottets mening synes därför i vart fall t. v. den lösningen av frågan vara att före- draga att vägförvaltningarna beredas större möjligheter att vid uppkommande behov för de enskilda väginressenterna ställa maskiner jämte erforderlig personal till deras förfogande, vilket f. ö. torde kunna ske inom ramen för nu gällande bidragsregler.

Under återopande av det ovan anförda får utskottet hemställa,

- a) att motionerna I: 204 och II: 365 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- b) att motionerna I: 412 och II: 364 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;
- c) att motionerna I: 413 och II: 504 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 15 november 1956

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ohlson, Leander, Näsgård, Gillström, fröken Andersson, herrar Thun, Erik Svedberg, Axel Andersson, Rikard Svensson, Ivar Nilzon och Jacobsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malm- borg i Skövde, Andersson i Malmö, fröken Elmén, herrar Petterson i Degerfors, Andersson i Mölndal, Staxäng, Gustafsson i Skellefteå, Hansson i Skegrie, Löfroth, Svensson i Stenkyrka, Almgren, Andreasson och Mellqvist.

Till KONUNGEN

I anledning av ett av 1948 års vinterväghållningsutredning avgivet betänkande angående snöröjning på enskilda vägar har föredragande statsrådet i Statsverkspropositionen till 1952 års riksdag, sjätte huvudtiteln, bl. a. anfört att såsom utredningen föreslagit en inventering borde göras rörande vägförvaltningarnas möjligheter att öka sina tjänster åt enskilda väghållare. Sedan sådan inventering numera verkställts får väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anföra följande.

Inventeringen skulle enligt utredningen dels syfta till en samordning i görligaste mån av snöplogningen på allmän och enskild väg och dels till en utökning av vägförvaltningarnas åtaganden i avseende på snöplogningen.

Vid en samordning mellan allmän och enskild snöplogning är det bl. a. nödvändigt att plogningen kan genomföras utan allt för stora risker för maskinhaverier och att tidsfördröjningar på grund därav icke uppstå. Detta är möjligt på viss del av det enskilda vägnätet. På andra delar däremot äro riskerna för haverier stora. De enskilda vägarna äro i många fall i sådant skick att av väg- och vattenbyggnadsverket disponerade plogningsaggregat icke kunna komma fram. För att möjliggöra detta erfordras i många fall utförande av förbättringsarbeten såsom utvidgning av vägskäl, anordnande eller förbättring av mötes- och vändplatser, borttagande av hinder i vägkanter, profiljusteringar m. m. Arbetena kunna i vissa fall bedömas få betydande omfattning.

Vinterväghållningsutredningen har beaktat denna fråga och föreslagit att vägförvaltningarna utrustas med en differentierad maskinpark för snöplogningen.

Enligt styrelsens uppfattning synes det dock ur ekonomisk synpunkt mindre lämpligt att vägväsendet enbart för plogning på enskilda vägar med lägre standard anskaffar lastbilar och plogar som äro mindre än de aggregat som nu användas på de allmänna vägarna. För dessa vägar böra kunna ifrågakomma antingen plogning på entreprenad genom entreprenör som förfogar över mindre aggregat eller ock arbetets genomförande med hjälp av de traktorer, som numera i stor omfattning finnas för jord- och skogsbruket. På detta område har en stark utveckling skett sedan 1948 års vinterväghållningsutredning avgav sitt betänkande. Sålunda finnas nu i marknaden plogar avsedda för annan maskindrift än genom bilar. Försedda med ändamålsenlig plogutrustning äro i jord- och skogsbruket använda traktorer väl lämpade för plogning av mindre vägar. Traktorerna kunna härigenom få en ökad användning vintertid som ur ekonomisk synpunkt måste vara förmånligt. Plogning med traktorer torde också medföra lägre snöröjningskostnad än om vägväsendets plogaggregat anlitas och vidare kan kravet på plogning för den morgontidiga trafiken — exempelvis mjölktransporter — snabbare tillgodoses än om vägförvaltning anlitas. I detta sammanhang kan också erinras om Kungl. Maj:ts kungörelse den 23 maj 1952 angående ekonomiskt stöd till anskaffning av maskiner och redskap för rationalisering av underhållsarbetet på enskilda vägar. Enligt bestämmelserna i nämnda kungörelse kunna nämligen väghållarna erhålla bidrag till inköp av bl. a. snöplogar.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har låtit verkställa den förutnämnda inventeringen rörande möjligheten att i ökad omfattning biträda de enskilda väghållarna med snöplogning varvid inventeringsarbetet har bedrivits efter följande riktlinjer:

1. Inom område, där sammanhängande enskilt vägnät av lämplig längd förekommer, bör detta utgöra *eget* plogområde.

2. Därest under punkt 1 avsedd väglängd icke förslår, bör någon eller några allmänna vägar inordnas i entreprenörs plogområde.

3. Där under punkt 1 och 2 angivna förutsättningar saknas, bör i görligaste mån de enskilda vägarna inordnas i vägförvaltnings plogområden.

4. De under punkterna 2 och 3 avsedda enskilda vägarna böra vara av sådan beskaffenhet med avseende på bredd, siktförhållanden, läge i plan och profil samt frihet från för plogning hindersamma föremål att bilplogning är möjlig.

Med utgångspunkt från ovan angivna riktlinjer ha vägförvaltningarna verkställt utredning hur plogningen skulle komma att gestalta sig efter en genomförd samordning. Vägförvaltningen i Kronobergs län har meddelat, att då det enskilda vägnätet har ungefär samma längd som det allmänna, skulle en samordning förorsaka en fördubbling av vägförvaltningens maskinpark. Inom länet förekommer i alltmer ökad omfattning maskinföreningar, som med statsbidrag anskaffat plogutrustning för användning på enskilda vägar. Organisationen har visat sig fungera mycket tillfredsställande.

Resultatet av utredningen redovisas i bilagda sammanställning (bilaga 1),¹ varav framgår bland annat följande.

Antalet plogområden inom den statliga väghållningen är för närvarande 2 117. Efter en samordning med enskild väghållning i den omfattning som ansetts möjlig skulle antalet plogområden öka med 332 till 2 449, varvid sammanlagt 21 794 km enskild väg skulle bli inlemmad i vägförvaltningarnas plogplaner. Härav utgöras 17 891 km av enskilda vägar med statsbidrag, d. v. s. c:a 40 % av samtliga statsbidragsvägar inom landet. För närvarande ingå 4 711 km, d. v. s. c:a 11 % enskilda vägar i plogplanerna eller plogas mera regelbundet av vägförvaltningarna.

En stor del av det enskilda vägnätet kan, som ovan nämnts, icke plogas med bil med hänsyn till de ingående vägarnas beskaffenhet utan att vissa förbättringsarbeten utföras. Styrelsen har låtit vägförvaltningarna verkställa en uppskattning av kostnaderna för erforderliga förbättringsarbeten å de enskilda vägar med underhållsbidrag, som vid ovan angivna samordning skulle kunna plogas genom vägförvaltningarnas försorg. Härvid har framkommit, att förbättringsarbeten skulle vara erforderliga på c:a 11 500 km till en uppskattad kostnad av c:a 35 milj. kronor. Det bör bli beroende på initiativ från den enskilda väghållaren i vilken mån och i vilken takt åtgärder i detta avseende böra vidtagas.

Sammanfattningsvis må följande framhållas.

Någon mera generell utökning av antalet plogområden för att därigenom möjliggöra plogning genom vägförvaltningarnas försorg av en större del av det enskilda vägnätet torde icke vara erforderlig. De enskilda väghållarna synas i större utsträckning än hittills böra intresseras för anskaffning av plogaggregat, lämpliga för i jord- eller skogsbruket använda traktorer. Härigenom bortfaller även behovet av en differentierad maskinpark. Å andra sidan torde böra framhållas, att där förutsättningar härför föreligga, de enskilda väghållarna böra kunna påräkna bistånd i samtliga fall, där detta över huvud taget är möjligt och där de allmänna vägarnas betydelse för dära framgående trafik icke lägger hinder i vägen. Bistånd bör likaledes lämnas

¹ Här ej bilagd.

till enskilda vägar, som äro avlägset belägna i förhållande till andra sådana och där möjligheter till plogning på annat sätt icke förefinnas. I samtliga fall förutsättes givetvis, att vägarna äro fullt framkomliga för verkets plog-enheter. Därest framställning om bistånd med snöplogning göres i god tid, kunna ovan avsedda vägar vanligtvis inplaceras i vägförvaltningarnas plog-planer, varigenom i normala fall särskild framkörningskostnad bortfaller.

I anslutning till vad ovan anförts har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom cirkulärskrivelse till samtliga vägförvaltningar den 7 september 1956 (bilaga 2)¹ utfärdat vissa anvisningar rörande samordning av allmän och enskild vinterväghållning, vilket styrelsen härmed velat bringa till Kungl. Maj:ts kännedom.

Stockholm den 7 september 1956

Underdånigst

K. G. HJORT

Ragnar Klingberg

¹ Här ej bilagd.