

Nr 29

Av herr **Ahlsten m. fl.**, *angående utredning om statens övertagande av det enskilda vägunderhållet.*

Med anledning av vad statsutskottet i sitt utlåtande nr 6/1955 anfört i anledning av de två likalydande motionerna I:276 och II:356 och riksdagens beslut vid behandlingen av dessa motioner anbefalldes Kungl. Maj:t väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att företaga en utredning om höjning av statsbidraget till underhåll av enskilda vägar. På grund av kostnadsstegring genom trafikökningen förordade styrelsen en höjning av normalbidraget från 60 till 65 % samt då särskilda skäl förelåg från 75 till 80 %. Detta förslag förordades av Kungl. Maj:t och godkändes av 1956 års riksdag. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll därvid att den övervägt föreslå att ytterligare utsträcka tillämpningsområdet för det högre bidraget. Detta skulle emellertid enligt styrelsens uppfattning leda till att huvudparten av de statsbidragsberättigade enskilda vägarna skulle erhålla detta bidrag. Härigenom skulle syftet med detsamma att utgöra ett extra tillskott i speciella fall helt förfelas.

Styrelsen framhåller också att det finnes ett visst samband mellan bidragsprocenten och kravet på kontroll från statsmakternas sida över de verkliga kostnaderna. Ju närmare bidraget kommer de verkliga kostnaderna desto starkare framträder kravet på kontroll. Detta styrelsens uttalande måste syfta till att den ansåg det berättigat med ett bidrag upp till 80 % av totalkostnaden för ett betydligt större antal vägar men att syftet med en uppdelning av anslaget i en lägre och högre bidragsprocent då inte rimligen kunde upprätthållas. Ett sådant ståndpunktstagande för bibehållande av den lägre procentsatsen kan knappast i längden vara hållbart. Domänstyrelsen ansåg också att genomfartsvägar och vägar, som står på gränsen att intagas till allmänt underhåll, utan förbehåll borde vara kvalificerade för erhållande av den lägre bidragsprocenten. Domänstyrelsen anförde också att bidragsprocenten för iståndsättningsbidraget bör höjas från 65 till 80 %.

I yttrandena över styrelsens då avgivna förslag framhölls också från tre länsstyrelser, Länsvägsnämndernas förbund och RLF att bidragsprocenten borde ytterligare höjas med 5—10 % till respektive 70 och 90 %.

Det torde inte råda något tvivel om det berättigade i en höjning av bidragsprocenten för såväl underhållet som iståndsättningsbidraget. Man kan dock ifrågasätta om det är behövligt att bibehålla en administrativ apparat hos fastighetsägarna och en stor apparat från statens sida för uppskattning av och kontroll över kostnaderna för att om möjligt spara 20 % av de totala

kostnaderna för underhåll av dessa vägar. Den tekniska utvecklingen har lett till att den som har tillgång till de mest moderna maskinerna utför arbetet billigast. Enskilda jordägare kan därför inte längre sköta underhållet, utan det måste lämnas på entreprenad eller överlämnas åt kommunerna.

Genom denna utveckling kommer en del onödiga investeringar att vidtagas för såvitt inte avtal träffas med vägförvaltningen om arbetets utförande. Enligt statsverkspropositionen, sjätte huvudtiteln, punkt 15, Bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m., äskas 17,5 milj. kronor. Detta anslag motsvarar enligt beräkningarna ca 70 % av de totala kostnaderna, varför dessa utgör 25 milj. kronor. Staten skulle enligt nuvarande bestämmelser spara 7,5 milj. kronor och vid 80 % bidrag 5 milj. kronor per år. Denna splittring av arbetet med vägunderhållet måste dock leda till ökade totala kostnader mot vad som skulle bli fallet om vägförvaltningen med tillgång på tekniskt kunnig personal och den bästa tänkbara maskinpark finge utföra arbetet planerligt i samordning med sina övriga arbetsuppgifter. En sådan rationalisering av arbetet skulle troligen leda till att hela kostnaden för underhållet av de enskilda vägarna skulle kunna nedbringas till 80 % av de nuvarande eller i stort samma kostnad för statsverket som den av statsrådet i årets statsverksproposition äskade, samtidigt som hela uppskattningsarbetet av kostnaderna bortföll, likaså kostnaden för kontrollen. Därtill skulle de nuvarande underhållsskyldiga slippa den administrativa apparat som krävs för underhållets utförande. Man kan inte se bort ifrån att underhållet av de enskilda vägarna ur andra synpunkter än de rent ekonomiska kan te sig olika inom olika delar av vårt land. Problemen kan vara av annan art i skogsbygderna än inom slättbygdsområdena. Detta bör dock inte utgöra hinder för att där arbetet lämpligen kan övertagas av vägförvaltningen så sker. Ett helt övertagande av underhållet av de enskilda vägarna skulle också ge vägförvaltningen större frihet vid planering av vägbyggen m. m.

Under återopande av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställer om en utredning syftande till att underhållet av de enskilda vägarna helt eller delvis övertages av staten.

Stockholm den 22 januari 1957

Johan Ahlsten

Per A. Johnsson

Eric Nelander

i Kastanjegården

Arvid Nilsson

S. Rimås

Bengt Arweson

i Lönsboda

Elias Jönsson

Sven Antby

Oscar Andersson