

## Nr B 73

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om utredning rörande vissa enskilda vägars övertagande till allmänt statligt underhåll.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Åkesson* och *Franzén* (I: B 108) och den andra inom andra kammaren av herr *Nilsson* i Lönsboda (II: B 177) har — under hänvisning till innehållet i de till innevarande års förra riksdag väckta likalydande motionerna I: 46 och II: 55 — hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anholder om utredning syftande till att de vägar till vilka nu bidrag utgår för enskilt vägunderhåll överförs till allmänt statligt underhåll.

Efter att i motionerna (se motionen II: 55) inledningsvis bl. a. ha erinrat om det beslut av 1956 års riksdag, varigenom bidraget för underhåll av enskilda vägar höjdes i normalfallet från 60 till 65 procent och i de fall där särskilda skäl föreligga från 75 till 80 procent av de totala kostnaderna, ha motionärerna anfört följande.

Den utveckling våra kommunikationer genomgått under de senaste åren har lett till att man knappast kan beteckna de vägar, som är intagna för bidrag till enskilt vägunderhåll, som enskilda vägar. Rationaliseringen inom jordbruket har medfört, att den enskilde brukaren knappast längre utför några tyngre vägtransporter själv. Han saknar helt enkelt förutsättning därtill, såvitt inte egendomen är så stor att han har lastbil. Allt vad gården har att sälja av mjölk, slaktdjur, spannmål, sockerbetor m. m. likaså inköpen av gödselmedel och kraftfoder m. m. transporteras med tunga lastbilar. Även på skolans område sker en centralisering, som medför att skolbussar måste passera dessa vägar för så vitt inte barnen i de avlägset liggande bygderna skall få sämre vägförhållanden till skolan än de eljest behöfve få.

I årets statsverksproposition begär kommunikationsministern under punkt 15 för bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. ett från 17,5 till 19,5 milj. kr. förhöjt anslag.

Den tekniska utvecklingen har medfört, att den som har de mest moderna och därmed också dyrbaraste maskinerna utför vägunderhållet billigast under förutsättning att han har tillgång till tekniskt kunnig personal och att maskinerna kan utnyttjas tillräckligt lång tid under året. Sådana maskiner kan inte anskaffas av enskilda jordbrukare för underhållet. Detta har medfört, att det nu bildas en mängd mindre vägförvaltningar med bidrag från kommunerna, vilka förvaltningar anskaffar gruskvarnar och vägmaskiner för stora kostnader. Dessa maskiner kan dock inte utnyttjas rationellt, samtidigt som den statliga vägförvaltningen i länet med sin personal

och maskinuppsättning har de allra största förutsättningarna och möjligheterna att utföra arbetet rationellt, om dessa enskilda vägar fick ingå i respektive vägförvaltningars arbetsprogram. Någon ökning av bilparken behövde inte förekomma, då vägarna redan nu måste underhållas och det är angeläget att enskilda bilägare kan beredas arbete. Om de statliga vägförvaltningarna övertog underhållet av de vägar till vilka nu bidrag utgår, skulle detta bidrag av 19,5 milj. kr., som nu beräknas motsvara 70 procent av de totala kostnaderna (en kostnad som är högre än den behövde vara om underhållet sköttes av vägförvaltningen planerligt i samband med det övriga underhållet av vägarna), kunna överföras till de olika vägförvaltningarna i länen.

Den administrativa apparat, som nu måste finnas för beräkning av kostnaderna och för kontrollen av desamma, kunde slopas. Likaså skulle vägförvaltningen slippa en del trassel vid planläggning och nybyggnad av vägar, där nu i många fall vägar, som tidigare varit intagna för allmänt underhåll, återföres till enskilt sådant. Det anföres då gentemot fastighetsägarna, att vederbörande får bidrag och att det inte blir några särskilda kostnader utom besväret med den administrativa apparaten. Det är oförklarligt, varför då inte vägförvaltningen i fortsättningen får utföra arbetet, utan man endast skall förskaffa vederbörande extra besvär samtidigt som deras fastigheter sjunker i värde, då de inte längre är belägna vid allmän väg.

Av vad som framgår av årets finansplan kommer 332,2 milj. kr. av bilskattemedlen att tillföras budgetutjämningsfonden och tas i anspråk för andra ändamål. Det bör under sådana förhållanden vara en rättvisesak gentemot de medborgare i vårt land, som har sin uppgift i samhället förlagd till de avlägsna bygderna, att staten frigör dem ifrån det besvär och den ekonomiska börda ett fortsatt enskilt vägunderhåll innebär. Staten kan inte bara begära, att näringslivet skall rationalisera för att höja vår levnadsstandard. Den måste också själv följa tidsutvecklingen och anpassa sina åtaganden därefter.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och länsstyrelserna i Stockholms, Jönköpings och Norrbottens län, varjämte Länsvägnämndernas förbund beretts tillfälle avgiva yttrande i ärendet.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* framhåller inledningsvis att ett överförande av de bidragsberättigade enskilda vägarna till det allmänna närmast berör två huvudproblem. Det ena avser de ekonomiska konsekvenserna av ett övertagande och det andra de organisatoriska frågorna.

Styrelsen anför vidare följande.

Bidragsanslaget till underhåll av enskilda vägar uppgår för närvarande till 19,5 milj. kronor. Statsbidraget med 80 procent av de beräknade kostnaderna utgår till ca 10 procent av underhållsvägarna, medan övriga vägar få bidrag med 65 procent. Den totala kostnaden för ifrågavarande vägar, inklusive de kostnader, till vilka iståndsättnings- och redskapsbidrag utgår, ävensom sådana kostnader för iståndsättningsarbeten som för närvarande helt bestrides av väghållarna, kan för närvarande uppskattas till mellan 30—35 milj. kronor eller ett belopp, som ligger betydligt över vad motionärerna synes ha räknat med.

Stora organisatoriska svårigheter skulle uppkomma, om ifrågavarande underhållsvägar skulle övergå till det allmänna.

Längden av dessa vägar uppgår för närvarande till ca 50 000 km eller drygt hälften av det allmänna vägnätet. Den årliga ökningen utgör ca 2 000 km.

Det torde vara uppenbart att det statliga vägväsendet icke kan övertaga detta omfattande enskilda vägnät utan en betydande ökning av organisationen såväl personellt som i vad avser maskiner m. m.

Med hänsyn till de enskilda vägarnas såväl inbördes skiftande art och beskaffenhet som deras i stor utsträckning avsevärda olikheter med de allmänna vägarna skulle även betydande och i vissa fall mycket komplicerade problem uppstå vid försöken att samordna den nuvarande enskilda väghållningen med den allmänna.

Kravet på underhållet av de enskilda vägarna skulle naturligen komma att i hög grad stegras, om staten skulle svara för vägarna. Risk skulle därvid föreligga att dessa vägar skulle få en i förhållande till deras betydelse onödigt kostnadskrävande standard.

Styrelsen vill också i anslutning till det anförda framhålla att utvecklingen under senare år på förevarande område medfört en allt generösare tillämpning av bidragsreglerna, i följd varav anslagsmedlen till ifrågakommande ändamål ständigt ökats. Vidare har styrelsen, i syfte att kompensera de enskilda väghållarna för de ökade kostnader som den stegrade trafiken medför, i sina petita för budgetåret 1959/60 föreslagit en höjning från år 1959 av bidragsprocenten i fråga om underhållet till normalt 70 procent och där synnerliga skäl därför föreligger till 85 procent.

Styrelsen erinrar slutligen om att frågan om ett överförande av de enskilda underhållsvägarna till det allmänna prövades senast av 1957 års riksdag, som därvid avstyrkte i ämnet väckta motioner. De skäl som därvid ansågs föreligga för ett avslag torde fortfarande vara för handen.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* finner det önskvärt att enskilda vägar i ökad omfattning intagas till allmänt underhåll. Att i enlighet med motionärernas önskemål överföra samtliga enskilda vägar med statsbidrag till allmänt underhåll utan ökning vare sig av underhållsanslag eller personal, anses dock icke genomförbart av länsstyrelsen som vidare i frågan bl. a. anför följande.

Om samtliga enskilda vägar med statsbidrag inom länet skulle intagas till allmänt underhåll, skulle den allmänna väglängden ökas till 4 500 km. Då en vägmästare jämte biträde normalt anses kunna klara ca 300 km allmän väg, skulle antalet vägmästareområden behöva utökas från nuvarande 13 områden till 15. På grund av länets geografiska förhållanden torde emellertid antalet områden sannolikt behöva ökas till 17. Den arbetsledande personalen skulle därför behöva ökas med  $(4 \times 2)$  8 man, varjämte en viss ökning av personalen på vägförvaltningens underhållsavdelning torde bli ofrånkomlig.

Att på en gång överföra samtliga enskilda vägar till allmänt underhåll skulle sålunda medföra stora ekonomiska och organisatoriska konsekvenser. Länsstyrelsen anser därför att den enskilda väghållningens svårigheter måste lösas efter andra linjer. Genom att öka statsbidragsprocenten skulle det vara möjligt att minska den ekonomiska bördan på den enskilde väghållaren, men därmed torde icke alla problem, som den ökade trafiken medfört, vara lösta.

För att klarlägga hur den enskilda väghållningen bör ordnas, så att en både ekonomisk och rationell verksamhet kan bedrivas, synes emellertid en-

ligt länsstyrelsens mening en utredning av den enskilda väghållningens problem böra verkställas.

Länsstyrelsen avstyrker slutligen bifall till motionärernas förslag om överförande till allmänt underhåll av samtliga de enskilda vägar, till vilka statsbidrag utgår för enskilt vägunderhåll men förordar att förenämnda utredning om den enskilda väghållningens problem kommer till utförande.

*Länsstyrelsen i Jönköpings län* framhåller, att de enskilda vägarna med statsbidrag i stor utsträckning inte är försatta i ett för underhållets bedrivande lämpligt skick och endast till ett fåtal helt motsvara kraven på allmän väg samt anför vidare i frågan bl. a. följande.

För att en rationell skötsel av de enskilda vägarna skall kunna ske genom vägförvaltningen måste vägarna vara i sådant stånd, att väghållningen, i första hand hyvling och plogning, kan ske i samband med skötseln av anslutande, ofta större, allmän väg. Den enskilda vägen måste alltså ha tillräcklig bredd för nu vanligen förekommande stora väghyvlar och plogaggregat. I annat fall måste hyvling och plogning ske med särskilda maskiner av mindre format. En avsevärd ökning av vägförvaltningens maskinpark och personal, innebärande total kostnadsökning för det enskilda vägväsendet, bedömes nödvändig vid en eventuell överflyttning till det allmänna av den enskilda väghållningen.

Intagande av de enskilda vägarna med statsbidrag till allmänt underhåll skulle vidare innebära att en ny vägklass skapades vid sidan av riks- och länsvägarna. Eftersom underhållet av ifrågasatta vägar troligen kommer att framstå såsom minst angeläget, kan det förutspås, att detta icke medhinner i så god tid, som trafikanterna önskar. En mängd klagomål över vägnas skötsel skulle bli följd. Med nuvarande ordning kan intressenterna själva snabbt låta avhjälpa uppkomna brister och jämförelsevis smidigt ombesörja vinterväghållningen.

Erfarenheterna i länet av nuvarande ordning med statligt stöd åt den enskilda väghållningen gäve sålunda vid handen, att ett överförande av de statsbidragsberättigade enskilda vägarna till allmänt underhåll skulle innebära icke blott väsentligt ökade kostnader för det allmänna utan även sämre väghållning för trafikanterna. Det vore icke sannolikt, att den av motionärerna ifrågasatta utredningen skulle komma till annat resultat. Utredningens syntes därför länsstyrelsen icke böra komma till stånd.

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhåller inledningsvis att på grundval av gällande bestämmelser bidrag av länsstyrelsen kunnat beviljas för ett stort antal vägar av väsentligt olika karaktär. Bidrag hade sålunda utgått till vägar, som kunde anses vara av samma och i något fall till och med av större betydelse än vissa allmänna vägar. I betydligt fler fall hade emellertid bidrag beviljats till utfartsvägar för enstaka gårdar, belägna någon kilometer från allmän väg. Det hade också hänt att bidrag beviljats till vägar, där motorfordonstrafik för närvarande icke kunde förekomma på grund av vägens isolerade läge i förhållande till det övriga vägnätet.

Länsstyrelsen anför vidare följande.

Åtskilliga ansökningar om att enskilda vägar måtte intagas till allmänt underhåll behandlas varje år av länsstyrelsen. I många fall nödgas länsstyrel-

sen konstatera, att vägarna icke är av sådan betydelse att de kan jämföras med de allmänna vägarna. Möjlighet att få vägarnas betydelse prövad föreliggen sålunda och utnyttjas även i avsevärd omfattning.

Att i stället såsom motionärerna föreslagit överföra samtliga enskilda »underhållsvägar» till allmänt statligt underhåll torde åtminstone för närvarande icke vara möjligt. Många av dessa vägar är korta — inom Norrbottens län finns 791 »underhållsvägar» med en sammanlagd väglängd av 2 094 km, eller i medeltal 2,6 km/väg. Underhållet kräver enbart på grund därav en orimligt lång tid (genom vändningar och dylikt). Väg- och vattenbyggnadsverkets resurser skulle i varje fall inom Norrbottens län icke alls förslå för den belastning i underhållsavseende, som en ökning av det allmänna vägnätet med cirka 26 % skulle medföra. Många enskilda vägar är dessutom av så låg standard att vägväsendets maskiner knappast kan användas utan risk för maskinhaverier. Ett överförande av vägarna till allmänt underhåll skulle därför med största sannolikhet medföra kaotiska förhållanden i fråga om skötseln av nuvarande allmänna vägar.

Länsstyrelsen anser sig icke kunna tillstyrka den av motionärerna begärda utredningen.

Länsvägnämndernas förbund finner det även fortsättningsvis lämpligt att genom statsbidrag till viss enskild väghållning bibehålla en övergångsform mellan å ena sidan vägar, som äro nödiga för allmän samfärdsel och därför hållas av det allmänna, och å andra sidan vägar, som anses böra helt hållas av enskilda intressenter. Ett överförande till allmän väghållning av de vägar, till vilka nu utginge statsbidrag skulle väsentligt öka den väglängd, som vägförvaltningarna hade hand om. Eftersom de tillkommande vägarna bleve de minst betydelsefulla låge det nära till hands att befara att dessa också i ett ansträngt läge bleve de som i sista hand bleve föremål för underhållsåtgärder. Den nuvarande formen med statsbidrag innebure en decentralisering av ansvar och initiativ beträffande väghållningen på det rent lokala vägnätet. Detta hade ur effektivitetssynpunkt en betydelse, som icke borde underskattas. Det torde ofta utgöra en fördel för de enskilda väginintressenterna att själva i stor utsträckning få bestämma om sin väghållning med huvudvikten lagd vid lokala synpunkter utan bundenhet till ett större väghållningssystem.

Förbundsstyrelsen säger sig sålunda icke dela motionärernas uppfattning om behovet av en utredning i angivet syfte, men finner ett par närbegränsade spörsmål vara av så väsentlig betydelse att de snarast böra tagas upp till närmare överväganden samt anför härom följande.

I fråga om statsbidragen kvarstår sålunda en väsentlig olägenhet sammanhängande med periodiciteten för uppskattningen av underhållskostnaderna. Denna verkställes nu vart femte år, och den uppskattade skäligen kostnaden utgör underlaget för statsbidraget under femårsperioden. På grund av kostnadsutvecklingen och trafikökningen har det emellertid visat sig att kostnaderna fortlöpande ökar under femårsperioden, vilket har till följd att den verkliga statsbidragsprocenten minskar år för år. I verkligheten ligger sålunda statsbidragsprocenten icke oväsentligt under den författningsenliga. Detta utgör ett missförhållande, som bör rättas till lämpligen genom någon möjlighet att — utan ett omständligt förfarande med omuppskattningar —

ärligen schablonmässigt justera kostnadsunderlaget för bidrag så att det så nära som möjligt ansluter till den aktuella skäligena kostnaden.

Även om förbundsstyrelsen i det föregående givit uttryck för den mening-  
en att staten icke generellt bör övertaga väghållningen av de enskilda vägar,  
som ha underhållsbidrag, vill styrelsen dock understryka att den fortgående  
utvecklingen i ökad omfattning motiverar förändring till allmänna av en-  
skilda vägar. Prövningen av sådana ärenden sker i den ordning vägstadgan  
bestämmer. Förändring till allmän sker sedan vägen iståndsatts. Dessa arbe-  
ten utföras som regel genom vägväsendets försorg och bli sålunda beroende  
av de anslagsmedel, som kan disponeras härför. Det är givetvis angeläget att  
iståndsättningen sker till sådan standard att vägen kan inlemmas i det all-  
männa vägnätet med beaktande av det ansvar för trafiken, som detta inne-  
bär för vägförvaltningen. Även om det kan föreligga önskemål att det all-  
männa vägnätet skall tillföras blott förstklassiga vägar torde det dock vara  
nödvändigt med en viss måttfullhet i standardkraven vid förändringsärenden  
om inte kostnaderna skall bli alltför stora eller väntetiden för beslutets verk-  
ställighet bli alltför lång.

Vederbörande ställes här i det enskilda fallet inför ett svårbedömt val där  
knappast generella regler kunna vara helt utslagsgivande. Ett lokalt bedö-  
mande av vägförvaltningen i samråd med länsvägnämnden synes vara lämp-  
ligt. Till förbundet har emellertid under hand framförts att alltför höga krav  
ibland ställas på en vägs standard för att den skall förändras till allmän.  
Förbundsstyrelsen vill därför föreslå att den normen tillämpas att en väg,  
som bedömts nödig för allmän samfärdsel, skall kunna förändras till allmän  
om den har en standard som motsvaras av andra vägar i samma trakt och  
med liknande trafikfunktion.

Förbundet avstyrker slutligen det förslag om utredning som framförts i  
motionerna men hemställer att statsutskottet uppmärksammar de i förbun-  
dets yttrande i övrigt berörda frågorna om statsbidragsgivningen och för-  
ändring av enskild väg till allmän.

*Utskottet.* Den i motionerna ånyo aktualiserade frågan om ett överföran-  
de till det allmänna av de enskilda vägar för vilkas underhåll statsbidrag  
utgår har varit föremål för riksdagens prövning senast vid 1957 års vår-  
session. Utskottet framhöll därvid (SU nr 6, p. 15) att de enskilda vägarna  
vore av inbördes synnerligen skiftande beskaffenhet, växlande mellan enkla  
körvägar och vägar, vars standard vore jämförbar med allmänna vägars.  
Längden av enbart de enskilda vägar för vilka statsbidrag utginge motsva-  
rade vidare — då som nu — omkring 50 procent av de allmänna vägarnas  
längd. Med hänsyn till de svåröverskådliga konsekvenser av ekonomisk och  
organisatorisk natur ett statligt övertagande av ett vägnät av denna om-  
fattning skulle medföra ansågs ett dylikt övertagande i vart fall för det då-  
varande icke kunna komma till stånd. Ej heller i dagens läge torde enligt  
utskottets förmenande en sådan åtgärd vara praktiskt genomförbar — en  
uppfattning som f. ö. synes delas av samtliga i ärendet hörda remissin-  
stanser.

Utskottet har tidigare framhållit att den kraftiga trafikstegringen under  
senare år medfört ökade krav på de enskilda vägarna i fråga om såväl bä-  
righet som standard och därmed en ökad ekonomisk börda för de intressenter

som ha att ombesörja denna väghållning. Då starka skäl därför kunde åberopas för en förbättrad bidragsgivning borde en sådan successivt komma till stånd. Så har även skett genom betydande utvidgningar i bidragsgivningen — bl. a. i form av en generösare tillämpning av bestämmelserna rörande intagande till allmänt underhåll av enskilda vägar. I anslutning härtill må också erinras om de förslag rörande bidragsprocenten som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagts i dess petita för budgetåret 1959/60.

Med hänsyn till vad sålunda anförts och under beaktande jämväl av övriga i remissyttrandena åberopade omständigheter finner sig utskottet icke kunna förorda tillsättandet av den av motionärerna begärda utredningen.

Utskottet hemställer följaktligen,

att motionerna I: B 108 och II: B 177 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 4 november 1958

På statsutskottets vägnar:

EMIL NÄSSTRÖM

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström, Ivar Johansson, Einar Persson, Birger Andersson, Boman, Thun, Bergman, Holmqvist, Sundelin, Rikard Svensson, Mårtensson, Mossberger, Nils Theodor Larsson, Anders Johansson och Svärd; samt

från a n d r a kammaren: herrar Petterson i Degerfors, Malmborg, Jansson i Kalix, Staxäng, Persson i Växjö, Gustafsson i Stockholm, Nilsson i Göingegården, Hansson i Skegrie, Andreasson, Nihlfors, Gustafsson i Skellefteå, Johansson i Norrköping, Hjalmarson, Gustafsson i Uddevalla och Gustafsson i Kärby.