

Nr 6

Av herr **Gustavsson** i Alvesta m. fl., om *höjning av statsbidraget till underhåll av enskilda vägar m. m.*

Med motortrafikens utveckling har de enskilda vägarnas betydelse för samfärdseln starkt ökat. Tidigare var en enskild väg i regel endast en utfartsväg, som bara berörde den befolkning som bodde eller ägde marker utmed vägen. Nu är det inte längre så. Många andra än de direkta intressenterna trafikerar enskilda vägar och har ett starkt intresse av att dessa är lättframkomliga.

Under senare år har trafiken utvecklats så intensivt på såväl allmänna som enskilda vägar, att de prognoser, som av olika myndigheter uppställdes i början av 1950-talet, i hög grad överträffats. Emellertid har detta, då det gäller enskilda vägar, medfört att ytterligare ekonomiska krav ställes på väghållarna.

Enligt nu gällande bestämmelser utgår till enskild väghållning underhållsbidrag årligen med 65 procent av den kostnad, vartill underhåll av väg skäligen må uppskattas. Då synnerliga skäl därtill är, må bidraget bestämmas till 80 procent.

I motionerna I: 166 och II: 189 till 1958 års A-riksdag hemställdes om ökning av nyssnämnda bidragsandelar till 70 respektive 85 procent av den beräknade underhållskostnaden. Som skäl härför anfördes bl. a. att trafikens ansvällning och särskilt ökningen av den tunga trafiken medfört en ökad ekonomisk belastning för de enskilda väghållarna.

Med anledning av dessa motioner gjorde statsutskottet i sitt utlåtande nr 6 till samma riksdag följande uttalande.

Den kraftiga trafikökningen under de senaste åren har, såsom i motionerna I: 166 och II: 189 framhållits, medfört ökade krav även på de enskilda vägarna i fråga om såväl bärighet som standarden i övrigt och därmed en ökad ekonomisk börda för de intressenter som ha att ombesörja denna väghållning. Starka skäl kunna därför onekligen åberopas som skäl för höjning av den procentsats efter vilken statsbidrag nu utgår till underhåll av enskilda vägar. En sådan höjning skulle också stå i god överensstämmelse med utskottets tidigare gjorda uttalande, att successiva förbättringar av förhållandena på förevarande område böra komma till stånd. Med hänsyn jämväl till de ekonomiska konsekvenserna härav för statsverkets del har utskottet emellertid icke funnit sig berett att — enbart på grundval av det förslag härutinnan som framlagts i motionerna — nu förorda en sådan ändring av bidragsbestämmelserna.

Statsutskottets av riksdagen godkända uttalande föranledde väg- och Bihang till riksdagens protokoll 1960. 4 saml. Nr 6

vattenbyggnadsstyrelsen att undersöka förändringarna i kostnaderna för underhåll av enskilda vägar. Dessa undersökningar — som redovisades i väg- och vattenbyggnadsstyrelsens petita år 1958 — visade att kostnadsökningarna från 1955 till år 1958 var av sådan storleksordning att bidragsprocenten skulle behöva ökas med 10 för att den på intressenterna fallande andelen skall bli oförändrad. Under hänvisning till att kostnadsökningen inte enbart beror på den ökade trafiken, utan också på penningvärdeförändringen, begränsade emellertid väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sitt yrkande till att statsbidraget till underhåll av enskild väg bör höjas med 5 procent till normalt 70 procent och, där synnerliga skäl föreligger, till 85 procent.

Tyvärr har väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag ej upptagits av Kungl. Maj:t vare sig i 1959 eller 1960 års statsverksproposition.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens undersökning har dock bekräftat att de enskilda väghållarna fått vidkännas ökade kostnader för vägunderhållet. En höjning av den procentsats efter vilken statsbidrag nu utgår till underhåll av enskilda vägar är därför motiverad och bör enligt vår mening också komma till stånd. En sådan höjning av procentsatsen kräver enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar 1,5 milj. kronor i ökad medelstillelning. För att en sådan anslagsökning skall kunna ske utan att kostnaderna för vägändamål ökas utöver Kungl. Maj:ts förslag, vill vi emellertid föreslå en sådan omfördelning av väganlagen att 1,5 milj. kronor kan överföras till Bidrag till underhåll av enskilda vägar. Detta anslag skulle således enligt vårt förslag ökas till 23,5 milj. kronor.

När vägväsendet i början på 1950-talet erhöi en ökad medelstillelning kom denna även de enskilda vägarna till del. Tyvärr har dock under senare år anlagen till dessa vägar stagnerat, vilket framgår av följande sammanställning över bidragen till enskild väghållning under den senaste 10-årsperioden.

Budgetår	Bidrag till enskild väghållning i milj. kr. för byggande	Summa milj. kr. för underhåll	Summa milj. kr. till enskilda vägar:
1951/52	4,0	6,8	10,8
1952/53	6,5	9,0	15,5
1953/54	10,0	9,4	19,4
1954/55	11,0	10,5	21,5
1955/56	13,0	12,5	25,5
1956/57	14,0	15,5	29,5
1957/58	15,0	17,5	32,5
1958/59	15,0	19,5	34,5
1959/60	14,0	21,0	35,0
1960/61 (Kungl. Maj:ts försl.)	13,0	22,0	35,0

Som ovan framgår föreslår Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition sammanlagt sett oförändrat anslag till enskild väghållning. Till övriga väganslag föreslås dock en sammanlagd ökning av 105 milj. kronor. Enligt vår mening bör här en sådan omfördelning ske att även den enskilda väghållningen får del av den ökade medelstilldelningen.

Enligt vår uppfattning finns det även anledning att utreda på vilket sätt man — utöver en höjning av underhållsbidraget — ytterligare kan minska den ekonomiska börda som de enskilda väghållarna har. För att nå detta syfte vill vi för vår del föreslå att även byggnads- och iståndsättningsbidragen höjes. Vi anser nämligen att man inte bör tillämpa skilda procent-satser för underhållsbidrag å ena sidan och för byggnads- och iståndsättningsbidrag å andra sidan. Före år 1956 var för övrigt bidragssatserna för samtliga dessa åtgärder enhetliga.

Som ovan framhållits har det enskilda vägnätet fått vidkännas en starkt ökad trafikbelastning, bl. a. därigenom att den allmänna biltrafiken i allt större utsträckning kommit att utnyttja enskilda vägar som kommunikationsleder. Detta har medfört skärpta krav på de enskilda vägarna. Sålunda synes det ofta förekomma, att myndigheterna vid prövning av frågan angående underhållsbidrag för ny period ställer mycket långt gående krav i fråga om röjning, bortsprängning av sten inom visst avstånd från vägbanan etc. Kostnaderna för dylika iståndsättningsåtgärder kan uppgå till betydande belopp, men nu gällande bestämmelser synes tolkas på så sätt att statsbidrag inte kan erhållas för sådana kostnader. Då dessa åtgärder torde ha sin väsentligaste betydelse för den allmänna trafik som förekommer på dessa enskilda vägar, synes det i hög grad befogat att bidragsbestämmelserna ändras på sådant sätt att iståndsättningsbidrag må utgå till alla av myndigheterna föreskrivna iståndsättningsåtgärder, såvida dessa inte till sin natur är att hänföra till byggande av väg, då givetvis byggnadsbidrag bör erhållas.

Underhållsbidrag bestämmas nu i regel per femårsperiod. På grund av ständigt fortgående kostnadsstegringar innebär emellertid detta, att den reella bidragsprocenten alltid kommer att ligga lägre än den beräknade. Enligt en undersökning som redovisats av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen år 1955 uppgick underhållskostnaden för vissa vägar, som kostnadsuppskattats 1950, till 3 670 000 kronor 1950, medan motsvarande värde för samma vägar 1955 uppgick till 5 010 000 kronor.

Förutsättes en successiv ökning av kostnaderna under den angivna tiden, innebär detta att — därest bidragsprocenten 1950 bestämts till 65 procent — den reella bidragsprocenten fallit enligt följande.

1951	61,5	procent
1952	57,4	„
1953	53,9	„
1954	50,7	„

Som framgår av ovanstående tabell medför penningvärdeförsämringen tillsammans med reell kostnadsökning, att under den angivna femårsperioden den verkliga bidragsprocenten understeg den beräknade med i genomsnitt cirka åtta procent. Det synes därför skäligt, att kostnadsuppskattning för bestämmande av underhållsbidrag företages med kortare intervaller. Med hänsyn till den fortlöpande kontroll som av myndigheterna utövas synes en omprövning vart tredje år icke behöva medföra ökade administrationskostnader.

De undersökningar som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen verkställt åren 1955 och 1958 har båda visat att de enskilda väghållarna fått vidkännas successiva kostnadsökningar genom den ökade trafiken. Vi vill starkt poängtera att denna kostnadsökning givetvis också drabbat den enskilde väghållare som inte erhållit statsbidrag, kanske av den anledningen att hans väg inte ansetts vara av betydande längd. Lika väl som den ökade trafiken motiverar en höjning av bidragsprocenten, bör den också motivera att man vid intagning av statsbidragsberättigade vägar inte ställer alltför höga krav beträffande vägens längd. Dessa krav synes oss dock vara något växlande inom olika län, varför en mera enhetlig och tidsenlig bedömning vore önskvärd.

Med stöd av det anförda hemställes,

att riksdagen måtte besluta att statsbidraget till underhåll av enskilda vägar må utgå med 70 procent av den beräknade underhållskostnaden, dock i fall då synnerliga skäl därtill är, med 85 procent av sagda kostnad;

att anslaget till Bidrag till underhåll av enskilda vägar upptages till 23,5 milj. kronor, varvid 1,5 milj. kronor må överföras från Kungl. Maj:ts förslag beträffande de allmänna väganlagen;

att vederbörande utskott måtte utarbeta förslag till härfor erforderlig författningstext och omfördelad medelsanvisning i enlighet med vad ovan anförts;

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning angående de statsbidragsbestämmelser för enskilda vägar, som berör bidragsprocenten för byggnads- och iståndsättningsbidrag, iståndsättningsbidragets tillämpningsområde, omuppskattning av underhållskostnaderna för enskild väg och villkoren för att enskild väg skall bli statsbidragsberättigad i enlighet med motionens syfte.

Stockholm den 13 januari 1960

Rune Gustavsson
i Alvesta

Fridolf Jansson
i Benestad

Gustaf Svensson
i Vä

Harry Wahrendorff

John Eriksson
i Bäckmora

Jan-Ivan Nilsson
i Tvärålund

Einar Gustafsson
i Kårby

John Johansson
i Gränö