

Nr 287

Av herr Jansson i Benestad m. fl., om utredning rörande huvudmannaskapet för enskilda vägar.

(Lika lydande med motion nr 247 i Första kammaren)

I statsverkspropositionen till innevarande års riksdag föreslås på grundval av förslag av 1960 års vägsakkunniga vissa ändringar i reglerna för statsbidrag till enskilda vägar. I vissa avseenden har dock departementschefen funnit ytterligare prövning samt försöksverksamhet erforderliga innan slutlig ställning kan tagas till de sakkunnigas förslag.

Vid de fortsatta överbägandena bör enligt vår mening prövas även en annan väsentlig fråga rörande de enskilda vägarna än den som gäller bidragsgrunderna, nämligen frågan om huvudmannaskapet. Det kan nämligen ifrågasättas om de nuvarande vägsamfälligheterna numera är den lämpligaste formen för huvudmannaskapet. Den allmänna utvecklingen och inte minst den expansion av bilismen som ägt rum och som förväntas fortsätta motiverar att frågan om huvudmannaskapet upptages till förnyad prövning.

De förändringar som sammanhänger med bilismens expansion kan sammanfattas i följande. Trafiken på de enskilda vägarna utgöres numera — till skillnad från tidigare förhållanden — nästan enbart av biltrafik, i vart fall till den del trafiken är av betydelse för vägslitage och underhåll. Den trafik som gäller andra ändamål än de enskilda väginressenterna och deras behov har ökat betydligt i omfattning, på vissa håll i närheten av större tätorter synnerligen kraftigt. Orsaken härtill är främst fritidsbilismens expansion. Det är naturligtvis glädjande att olika folkgrupper genom bilismen fått helt andra möjligheter än tidigare till rekreation och friluftsvistelse, men det medför att de enskilda vägarna på ett helt annat sätt blivit ett allmänt inresse.

De förändringar för den enskilda väghållningen som utvecklingen i övrigt medfört gäller främst de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för väghållningen. Här liksom på andra håll har maskinanvändning och rationella arbetsmetoder kommit att tillämpas alltmer. Orsaken härtill är givetvis att de tekniska framstegen medfört effektiva och ändamålsenliga maskiner men också till en del brist på manuell arbetskraft. Var och en av de många enskilda vägsamfälligheterna kan emellertid inte bära den kostnad som följer med anskaffningen av en tidsenlig maskinutrustning. Förefintliga möjligheter till samverkan utnyttjas visserligen, men det måste ändå sägas att det nuvarande huvudmannaskapet svårligen låter sig förena med en fullt rationell ordning i berörda hänseende.

Enligt vår mening bör slutsatsen av här berörda förändringar bli att hu-

vudmannaskapet för de enskilda vägarna upptages till prövning. Med hänsyn till dels att biltrafiken numera har en alldeles övervägande dominans, dels att vägväsendet skall bekostas med automobilskattemedel kan det hävdas att vägförvaltningarna borde överta huvudmannaskapet. En sådan lösning är dock som de vägsakkunniga framhållit förenad med sådana problem att den inte förefaller realistisk. En möjlighet värd att pröva närmare synes därför vara ett kommunalt huvudmannaskap. Genom ett sådant huvudmannaskap skulle de ovannämnda olägenheterna kunna elimineras i stor utsträckning och betydande administrativa fördelar vinnas. Bl. a. torde de spörsmål som nu skall prövas i försöksverksamhet lättare kunna lösas om kommunerna är huvudmän.

Vid överväganden rörande dessa frågor bör såsom nämnts uppmärksammas att fritidslivets utveckling alltmer gjort de enskilda vägarna till ett kommunalt intresse. Men det måste också beaktas att vissa kommuner skulle få omfattande vägunderhållsuppgifter till följd av att befolkningen från annan kommun i sitt fritidsliv i stor utsträckning utnyttjar enskilda vägar. Dessa uppgifter åvilar emellertid nu de enskilda väghållarna. Man får dock förutsätta att fritidsutredningen kommer att pröva frågan om interkommunal samverkan för lösande av vissa spörsmål som är förknippade med fritids- och friluftsliv. Vid ett kommunalt huvudmannaskap skulle lösandet av spörsmål kunna ingå i en sådan interkommunal samverkan men svårligen vid nuvarande huvudmannaskap.

Redan nu har kommunerna i viss utsträckning engagerat sig i den enskilda väghållningen. Ekonomiska bidrag till enskilda vägar är således rätt vanligt. Det förekommer också att kommuner påtar sig vinterväghållningen på de enskilda vägarna, och det förekommer även fall där kommunerna — med bibehållande av de enskilda vägsamfälligheterna — helt övertagit ansvaret för den enskilda väghållningen. Det sistnämnda utgör således en mellanform. Den kan vara rationell, t. ex. om det befinner sig lämpligt att vägsamfälligheterna skall svara för vissa uppgifter och kommunen för andra. Förutsättningarna för en sådan mellanform, vilken bör kunna innebära i stort sett samma fördelar som ett kommunalt huvudmannaskap, bör därför också prövas. Självfallet måste vid överväganden i dessa frågor beaktas att den ökade biltrafiken motiverar att en betydligt större andel av kostnaderna än den nuvarande bestrides genom automobilskattemedel.

Med hänvisning till det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning rörande huvudmannaskapet för de enskilda vägarna i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1963

Harry Wahrendorff Fritz Börjesson

Fridolf Jansson

i Benestad

Gustaf Svensson

Glömminge

i Vä