

Nr 76

Av herr Nilsson, Ferdinand, m. fl., om åtgärder för upprustning av enskilda vägar.

(Lika lydande med motion nr 95 i Andra kammaren)

I alltmer stigande omfattning tar motortrafiken i anspråk de avlägsnare bygdernas småvägar. Dessa har ofta tillkommit under helt andra förutsättningar och med andra uppgifter samt kan icke utan avsevärd upprustning eller nybyggnad bära de nya påfrestningarna. Det är därvid fråga om framförande av lastbilar och andra motsvarande transportfordon. Härtill kommer trafiken av människor till och från arbetsplatserna. Icke minst har de framväxande tätorternas behov av arbetskraft bidragit härtill, i synnerhet då tätorterna icke i tillräcklig grad eller till för vederbörande skäligen kostnader kan tillgodose behovet av nya bostäder. Till sist är det en växande ström av s. k. fritidsfolk som söker sig väg ut i naturen, till sommarstugor, badplatser o. s. v. Allt detta innebär att samhällets intresse av de många enskilda vägarna och deras trafikduglighet har stegrats. Det är inte längre problem enbart för några få närboende och deras förbindelser med yttervärlden. De avlägsna bygdernas folk har samma rätt som andra till tidsenliga kommunikationer. Detta har många emellertid svårt att fatta som själva ofta genom det allmännas försorg har väg eller gata ända fram till hemmets dörr. Samhällets intresse för vägfrågorna ute i glesbygderna har aldrig heller sträckt sig så långt som till att skaffa fram siffror, som belyser de små vägföretagens samfällda antal och de befintliga småvägarnas sammanlagda längd, mycket mindre en prognos angående en erforderlig utveckling av detta vägnät i enlighet med tidens krav. De enskilda vägar som småningom fått något underhållsbidrag har man givetvis bättre reda på. I övrigt har statliga utredningar nöjt sig med summariska antaganden som synes bekräfta uppfattningen att de enskilda vägarna har en sammanlagd längd som överstiger siffran för de allmänna vägarna på landsbygden.

För budgetåret 1963/64 var anslaget för *underhåll av allmänna vägar* upptaget till 440 miljoner kronor och för *byggande av riks- och länsvägar* till sammanlagt 477 miljoner kronor. För samma budgetår var anslaget till *underhåll av enskilda vägar* 29,5 miljoner och för *byggande av enskilda vägar* 16,5 miljoner kronor. Rättvisligen må härtill fogas, att bidrag till underhåll av enskilda vägar utgår till ett vägnät, vars längd är ungefär

två tredjedelar av de statliga vägarna. Detta borde vara något att tänka på för de semestrande tätortsbor, som så gärna förrirrar sig ut på glesbygdernas enskilda vägar och klagar på vägarnas beskaffenhet.

För att övriga enskilda vägar skall komma i åtanke för statligt underhållsbidrag fordras i regel upprustning. Då det framför allt är motorismen som framdriver kravet på både upprustning och förbättrat underhåll talar rimliga skäl för att tillräckliga anslag av automobilskattemedel bör utgå till båda delarna. I årets budgetförslag föreligger för de enskilda vägarnas del särskild anledning att uppmärksamma nybyggnads- eller upprustningsproblemet. Frågan om de statliga underhållsbidragens avvägande i enlighet med motorismens krav på tidsenlig standard för underhåll är givetvis betydelsefull. I första hand gäller det dock att tillgodose behovet att rusta upp de enskilda vägar, som motorismen håller på att ta i anspråk, så att de kan komma i fråga för det underhållsbidrag som går att få.

Såsom grund för äskandet i årets statsverksproposition ligger väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning. Beträffande anslaget för bidrag till byggande av enskilda vägar anföres följande siffror, som i sin mån belyser utvecklingen.

Kalenderår	Av länsstyrelserna anmält bidragsbehov	Belopp för tillgodoseende
1961	16,4 milj. kr.	14,0 milj. kr.
1962	17,5 ,	13,3 ,
1963	19,2 ,	14,0 ,
1964	19,2 , (prel. anmält behov)	15,6 ,
1965	19,2 ,	

Siffrorna visar, att en successivt ökad eftersläpning i bidragshänseende uppstått. Den under 1963 beslutade höjningen av bidragsprocenten torde, såsom även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhålles, medföra ett ökat intresse från vägintressenternas sida till omläggning och förbättring av enskilda vägar. Uppenbarligen kommer detta att medföra att en ökad del av det stora behov av förbättrade kommunikationer som finns ute i bygderna kommer att taga sig uttryck i ökat antal ansökningar.

Medelstillgången av automobilskattemedel är på grund av den upprepade höjningen av motorfordonsbeskattningen riklig. Detta ändras icke av det förhållandet att på grund av en omläggning beträffande anslagsberäkningen för det statliga vägunderhållet från budgetår till kalenderår övergångsåret 1964/65 belastas med kostnader för vägunderhåll avseende även andra halvåret 1965 med 290 miljoner kronor. Det redovisade »underskottet» för 1964/65 — som föreslås skola täckas av automobilskattefonden — motsvaras sålunda i realiteten av ett beräknat överskott av nära 200 miljoner kronor.

En svårighet att verka för upprustning av de enskilda vägarna, liksom att i enlighet med ett faktiskt behov redovisa kraven på anslag för det enskilda vägväsendet, utgör bristen på personal (vägmästare), som kan lämna råd och anvisningar för upprustning, projektera och kostnadsberäkna företagen samt utöva byggkontroll på att arbetena blir rationellt utförda och avsedd standard uppnås. De ovan redovisade anmälda behoven är därför genomsnittligt att betrakta som tillkomna i underkant. Den möjlighet, som numera förefinnes till omprövning av beviljade underhållsbidrag under den löpande femårsperiod för vilken de lämnats, är med hänsyn till den, man frestas säga, kontinuerliga kostnadsökningen år från år att hälsa med tillfredsställelse. Men för vägförvaltningarna har detta medfört ökad arbetsbelastning, som i enskilda fall kan visa sig direkt ha försvarande påverkat möjligheten att hjälpa väginressenter med att sätta i gång upprustningsföretag. Det har uppgivits att från flera vägförvaltningar underbemanningen av personal på den enskilda vägsektorn under hand påtalats hos väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. I enskilda fall (ex. Uppsala och Örebro län) har landstingen sett sig nödsakade att medverka ej blott med bidrag för vägförbättringar utan också för att åvägabringa personalförstärkningar. Inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har också för några år sedan (1958/59) av särskilda utredningsmän en utredning verkställts angående denna fråga. Uppenbart är att det fordras snara åtgärder från statens sida för att eliminera den flaskhals som här förefinnes för det enskilda vägväsendets tidsenliga utveckling i enlighet med de krav som motortrafiken ställer.

Förslagsvis synes för tillgodoseende av i motionen avsett behov erfordras en ny vägmästarbefattning på varje vägförvaltnings avdelning för enskilda vägar.

Under åberopande av vad som anförts yrkas därför,

att anslag för *byggande av enskilda vägar* budgetåret 1964/65 måtte med till 20,5 miljoner kronor förhöjt belopp utgå av automobilskattemedel; samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om förslag avseende erforderlig personalförstärkning åt vägförvaltningarna (vägmästare) att såsom i motionen anförts medverka för upprustning av enskilda vägar enligt motortrafikens behov till en standard, som möjliggör statligt underhållsbidrag.

Stockholm den 20 januari 1964

Ferdinand Nilsson

Eric Carlsson

Bertil Jonasson

i Kungsängen