

Nr 46

Av herr Ahlsten och herr Pettersson, Georg, om samordning mellan det enskilda vägunderhållet och den statliga vägförvaltningen.

(Lika lydande med motion nr 57 i Andra kammaren)

I statsverkspropositionen har anslaget till vägväsendet sedan staten övertog huvuddelen av detsamma varit uppdelat i dels det allmänna anslaget för vägbyggnader, vägunderhåll m. m., dels *Enskild väghållning* uppdelad på bidrag till underhåll av enskilda vägar m. m. samt bidrag till byggandet av enskilda vägar. Departementschefen föreslår under båda rubrikerna i årets statsverksproposition 57 600 000 kronor. Dessutom äskas betydande belopp till väghållning i städer och stadsliknande samhällen, som är väghållare, jämte bidrag till byggande av vägar och gator.

När anslaget till underhåll av enskilda vägar en gång rubricerades inom vårt vägväsende, var läget ett helt annat än i dag. I dag torde det knappast finnas några vägar som längre kan rubriceras som enskilda. Omdaningen av samhället inte minst på landsbygden och den därmed rationaliserade serviceapparaten fordrar att samtliga vägar måste vara byggda för mycket tunga fordon. Till den enskilda gården kommer dagligen bilar med tunga mjölklass. Vidare levereras nu i de flesta fall all konstgödsel, kraftfoder m. m. med tunga firmavagnar till gårdarna. Inom sockerbetsdistrikten sker alla transporter av sockerbetor till fabrik från gården med mycket tunga lass.

Till den enskilda väghållningen kräves pengar för inköp av maskiner. Dessa dyrbara maskiner kräver en kontinuerlig drift om de skall bli rän-
tabla. Ett sådant utnyttjande är inte möjligt inom enskild väghållning även om kommunerna, som i många fall sker, måste helt övertaga denna enskilda väghållning. Då nu kommunerna kommer att bli ännu större och liksom exempelvis på Gotland omfatta samtliga nuvarande kommuner, 14 st., kommer frågan om samordning av hela vägväsendet att framstå som en absolut nödvändighet. Några kommuner har redan övertagit ansvaret och därmed sammanhängande kostnader. Då vid en gemensam kommun ingen kan tänkas vilja acceptera en försämrad service, kommer dessa kommuners tidigare fattade beslut att bli prejudicerande för den lösning frågan måste få för hela det nuvarande kommunblocket. Kommunblock av samma storleksordning torde förekomma på många håll i landet. Kommunen kommer här i den belägenheten att den måste upprätta en kommunal vägförvaltning jämsides

med den statliga. Något sådant bör väl knappast tillåtas. Det skulle vara ett bevis för hur man inte skall handla i ett samhälle där vi eftersträvar rationalisering och samordning för att förbilliga driften.

Båda vägförvaltningarna skulle med något undantag behöva anskaffa samma tekniska personal, anskaffa samma maskiner, vilka inte skulle kunna utnyttjas på ett räntabelt sätt. Konkurrens skulle uppstå om lastbilar för transporter, snöplogning m. m. Det är helt naturligt, att en uppdelning av ett verksamhetsområde som är så enhetligt som detta måste medföra ökade kostnader mot om allt arbete samordnades under en förvaltningsapparat.

Det nuvarande statsbidraget till enskilda vägar m. m. utbetalas med 70—85 procent av kostnaderna. Det är högst sannolikt, att en samordning av de olika arbetsuppgifterna skulle medföra en rationaliseringsvinst av ca 20 procent, varför ingen ökning av kostnaderna för statsverket behövde uppkomma.

Under hänvisning till vad vi ovan anført hemställes,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att skyndsamt utredning vidtages syftande till att det nuvarande enskilda vägunderhållet m. m. samordnas med den statliga vägförvaltningen.

Stockholm den 20 januari 1965

Johan Ahlsten

Georg Pettersson
