

Nr 39.

Av herr **Kvarnzelius m. fl.**, *angående skrivelse till Konungen med begäran om utredning och förslag i fråga om det allmänna vägväsendets övertagande av staten.*

I september 1911 tillkallade dåvarande statsrådet och chefen för finansdepartementet tre sakkunniga (nuvarande generaldirektören K. H. J. Nehrman, landskamreraren C. V. Eiserman och kaptenen C. S. Ingemar Petersson) för att verkställa utredning angående de åtgärder, som kunde finnas nödiga för åvägabringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären, samt utarbета det förslag till förändringar i gällande väglag m. m., vartill utredningen kunde föranleda, ävensom i samband därmed underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i andra avseenden.

Enligt den innevarande års riksdag delgivna redogörelsen över kommittéer och dylika beredningar skola de sakkunnigas uppdrag, i vad avser förslag till ny väglag för landsbygden, numera vara nära slutfört, så att betänkande och förslag i denna del från de sakkunniga kan förväntas »föreligga färdigt förr eller senare under loppet av år 1915». Efter vad vi förnummit lära de sakkunniga komma att ifrågasätta en ingående omläggning av de nuvarande väghållningsdistrikten, så att dessa i allmänhet skola sammanfalla med landstingsområdena. Tillika skulle vissa jämkningar av statsbidraget till vägunderhållet komma till stånd.

Sakkunniga synas således hava närmast inriktat sina strävanden på att åstadkomma en jämnare fördelning av kostnaderna för vägunderhållet inom de olika länen, i vilket avseende nu, såsom är väl bekant, synnerligen stora ojämnheter och missförhållanden föreligga.

Enligt vår mening vinnes emellertid härigenom ingalunda en fullt rättvis och tillfredsställande utjämning av vägunderhållet. Det råder jämväl mellan de olika länen högst betydande ojämnheter i detta hänseende, ojämnheter som icke kunna bliva tillräckligt undanröjda, även om statsbidra-

get till vägunderhållet skulle kunna i någon mån lämpas efter det olika trycket i olika landsdelar av detta onus.

Några strödda uppgifter angående nu berörda ojämnheter må här lämnas, hänförande sig till förhållandena enligt den offentliga vägstatistiken under år 1912. Så växlade den *beräknade* kostnaden per vägfyruk för naturavaghhållare år 1912 mellan 10,9 öre i Örebro län och 46,5 öre i Norrbottens län; och den *verkliga* underhållskostnaden per vägfyruk varierade mellan 8,7 öre per vägfyruk i Stockholms län och 31,2 öre per vägfyruk i Jämtlands län. Per meter väglängd varierar den verkliga underhållskostnaden mellan 7,2 öre i Kronobergs län och 34,5 öre i Malmöhus län. I detta sammanhang torde böra erinras om, att länens samtliga kostnader för vägväsendet år 1912 uppginge till över 40 öre per vägfyruk i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, men till blott 13,7 öre i Stockholms län och 12,5 öre i Örebro län, samt att vägkassornas sammanlagda skuld var i Södermanlands län 130 kronor, men i Norrbottens län cirka 618,000 kronor och i Västerbottens län nära 400,000 kronor — i Gotlands län hade vägkassorna ingen skuld.

De nu anförda siffrorna torde tillräckligt bestyrka det kända förhållandet, att vägunderhållets tryck i de olika länen är väsentligt olika. Utjämnings tanken, konsekvent fullföljd, leder ovillkorligen till, att hela riket bör bilda ett enda väghållningsdistrikt. Och då är man, praktiskt taget, i själva verket framme vid kravet på, att vägunderhållet bör överflyttas på staten.

Är det således ur utjämnings synpunkt på kallat, att staten övertager kostnaden för vägunderhållet, är så ej mindre önskvärt med hänsyn till vikten, att överallt i landet vinna verkligt goda samt vid alla tillfällen och med alla slag av fordon farbara vägar. Och då som bekant underhållet i så väsentlig grad beror av, att vägarna från början äro tillfredsställande byggda, ligger också det kravet nära, att nybyggnad och anläggning av vägar jämväl böra ankomma på staten.

Ett övertagande från statens sida av vägväsendet torde vara i full överensstämmelse med hela utvecklingen på ifrågavarande område. Ursprungligen var det, som känt, jorden, som uppbar allmänna besvär och onera av olika slag. Dessa hava tid efter annan avlyftats från jorden och överflyttats på samtliga beskattningsföremål på landet i sin helhet. Något annat onus av större omfattning och betydligare tyngd än vägväsendet kvarstår knappast. Och jämväl för fullgörande av detta onus tages ej längre jorden allena i anspråk; även andra skatteobjekt hava tid efter annan trätt till. Men den väsentligaste delen av vägbesväret vilar dock alltjämt å jordbruksfastigheterna.

Att den jordbrukande befolkningen skulle äga ett så övervägande intresse av de allmänna vägkommunikationerna, att det är rättvist och påkallat, att dessa fastigheter alltjämt skola draga huvudparten av vägbördan, kunna vi icke medgiva. Också industrien har ett livligt intresse av, att lämpliga och tillfredsställande vägar finnas och hållas i ett gott och farbart skick — på många orter har just industriens behov föranlett icke blott tillkomsten av nya eller förbättrade vägar utan jämväl avsevärt ökade kostnader för vägunderhållet. Städerna hava ett lika stort intresse som jordbruksnäringen av, att vägar, som betrygga och underlätta tillförseln till städerna, komma till stånd och tillfredsställande underhållas. Hela befolkningen å en ort har lika behov av goda vägar till järnvägsstationer, till läkare och barnmorska, till kyrka och tingsställe o. s. v. Och det är ej heller längre blott fråga om förhållanden av mer eller mindre lokal och begränsad betydelse. Automobiltrafikens införande och utveckling å våra landsvägsleder har avsevärt vidgat de olika vägarnas betydelse för landets hela befolkning, samtidigt som genom denna trafik flerstädes en betydligt ökad vägtunga drabbat de nuvarande vägbyggnadsskyldiga och de nuvarande väghållarna.

Alla de nu antydda förhållandena — och många skulle kunna läggas därtill — göra, synes oss, tanken på vägbesvärets överförande på staten i och för sig befogad.

Men härtill kommer ännu en viktig omständighet. Det är nämligen, enligt vår övertygelse icke möjligt att vinna goda och hållfasta vägar i tillräcklig omfattning i vårt land utan att staten i vida större utsträckning än nu övertager vägväsendet. I åtskilliga landsdelar förefinnes en sådan brist på vägkommunikationer överhuvud, att dessa landsdelars utveckling är hämmad. Jordbruket tynar, nya odlingsmarker läggas icke under plog, andra naturliga tillgångar ligga outnyttjade, befolkningen flyttar till andra trakter eller söker sin bärning i främmande länder — detta är ej sällan förekommande följder av bristen på kommunikationer. Det är icke möjligt allestädes för orterna att, trots de bidrag, som staten sedan länge lämnat till vägväsendet, kunna på ett något så när tillfredsställande sätt ordna landsvägskommunikationerna. Det är tyvärr alltför gott om vägar i landet, som äro dåligt byggda och dåligt underhållna. För att vi i vårt land, där landsvägsförbindelserna spela en synnerligt stor roll, och alltid så komma att göra, skola erhålla verkligt goda vägar, är det synnerligen önskvärt att omsorgen om dessa kommunikationsanstalter läggas på staten. Först därmed kunna de olika orternas behov i detta hänseende skäligen fyllas, först

därmed kan full reda och enhetlighet i hela vägväsendet vinnas, först därmed kan tillräcklig hänsyn tagas till såväl de lokala som till de allmänna trafikförhållandena i landet.

Nästan överallt i vår världsdelen har staten numera övertagit vägväsendet. Våra grannländer Norge och Danmark, med sina i allmänhet synnerligen väl byggda och underhållna vägar, hava härutinnan visat ett föredöme, som det vore gagneligt för oss att efterfölja.

Det förut berörda förhållandet, att automobiltrafiken överallt i landet börjat slå igenom, och den synnerliga betydelsen för ett så vidsträckt land som vårt, att automobilismen utvecklas och främjas, talar också för, att staten bör övertaga vägväsendet. Då, på sätt förut erinrats, en utvecklad automobiltrafik kräver vägar av större hållbarhet och dyrbarare vägunderhåll, än den övriga, förut allenarådande vägtrafiken, är det knappast rättvist att härutinnan bygga på anordningar, som införts under andra förhållanden och förutsättningar.

Vi äro naturligtvis ingalunda blinda för, att den fråga, som vi härmed tillåtit oss att väcka, har sina vanskligheter. En ytterligare belastning av statsbudgeten blir givetvis följden. De motioner, som år efter år väckts i riksdagen om ökade statsbidrag för olika delar av vägtungan, och de därvid och eljest framkomna klagomålen över vägbesvärets ojämnhet och hårda tryck, visa i sin mån, att det nuvarande tillståndet icke bör fortfara. Vissa förbättringar av förhållandena kunna utan tvivel vinnas genom omläggning av väghållningsdistrikten och genom ökade statsbidrag till vägväsendet överhuvud; men skall ett något så när tillfredsställande resultat härigenom uppnås, måste statsbidragen så avsevärt höjas, att kostnadsökningen för statsverket kanske närmar sig den, som blir en följd av ett överflyttande på staten av hela vägväsendet. Och ändock vinnes ej den slutgiltiga lösning av hela denna fråga, som vägbesvärets överflyttande på staten allena innebär. En ökning av statsbudgeten genom vägväsendets övertagande bör icke kunna möta alltför stora betänkligheter, då det ju härvid, liksom vid allt överflyttande av utgifter från kommuner eller andra samfälligheter till staten, icke är fråga om ett ökat skattetryck, utan allenast om ett överförande från ett håll till ett annat av en redan befintlig tunga, en jämnare och rättvisare fördelning av kostnader, som redan nu utgå.

Så splittrat som hela vägväsendet nu är på en mängd handhavare och såsom vägunderhållet nu ombestyttes av en ofantlig massa naturunderhållare borde åtskilliga fördelar även ur kostnadssynpunkt vara att hämta av mera enhetliga anordningar på detta område. I den mån som vägarna bliva bättre och sakkunnigare anlagda, minskas också, på

sätt förut erinrats, underhållskostnaden väsentligt. Ett lämpligt entreprenadsystem såväl rörande byggande som underhåll av vägarna — och denna anordning är givetvis att anbefalla, om staten övertager vägväsendet — måste också vara ägnat att minska kostnaderna.

Det synes oss vara uppenbart, att den utredning, varom här är fråga, bör omfatta spörsmålet om statens övertagande av det allmänna vägväsendet i sin helhet. Det gäller härvid att klargöra eller vinna materiel för bedömande av om övertagandet bör omfatta såväl byggandet som underhållet eller tilläventyrs, åtminstone till en början, begränsas till endera av dessa grenar. I varje fall synes det vara sannolikt, att en reform av sådan räckvidd som den förevarande måste vidtagas successivt. Det må därför ankomma på den utredning, som vi här komma att påyrka, att anvisa den lämpligaste gången av överflyttningen.

I detta sammanhang torde böra framhållas, att man med avseende å gången för överförandet på staten av vägväsendet icke synes böra fästa något avgörande avseende vid en vägs karaktär av landsväg eller av bygdeväg. Den faktiskt bestående indelningen av våra allmänna vägar i landsvägar och bygdevägar är synnerligen ojämn. Landsvägarna hade 1912 en längd av 19,049 kilometer, bygdevägar av 43,477 km. I allmänhet är i länen bygdevägarnas längd tre gånger så stor som landsvägarnas. I Jönköpings och Göteborgs län finnas dock bygdevägar av ungefär sex gånger så stor längd som landsvägar. I Kopparbergs och Västerbottens län äro landsvägarnas längd större än bygdevägarnas. I Norrbottens län finnas 588 km. landsvägar mot 2,133 km. bygdevägar; i Västerbottens län 1,745 km. landsvägar och 1,026 km. bygdevägar. Det bör härvid också uppmärksammas, att ändrade förhållanden med avseende å olika vägars betydelse för den allmänna samfärdseln titt och ofta inträda såsom följd av nya järnvägars tillkomst, av nya industrier o. s. v. Det finns för närvarande här och var i landet landsvägar, som äro av mycket underordnad betydelse för den allmänna samfärdseln, medan där åter finnas bygdevägar, som äro verkliga pulsådor i vägsystemet. Det torde till och med å någon ort finnas vägar, som nu ej äro indelade till allmänt underhåll, men vilkas betydelse i det hela för samfärdseln är större än många allmänna vägar å orten.

Att några större praktiska svårigheter skola föreligga för statens övertagande och handhavande av det allmänna vägväsendet i landet, kunna vi icke föreställa oss. Åtskilliga lärdomar med avseende härå torde vara att hämta från andra länder, särskilt från Norge. I allt vä-

sentligt torde också nu förefintliga statsorgan kunna anlitas jämväl för den nya anordningen.

Det lär för närvarande vara nog med dessa antydningar. Först en ingående utredning av frågan om statens övertagande, i görligaste omfattning, av vägväsendet i landet kan lämna full klarhet om, huruvida avgörande hinder eller svårigheter för ett sådant övertagande föreligga. Utredningen kommer givetvis också att anvisa på vilka olika sätt en tillfredsställande lösning av denna viktiga fråga bäst kan främjas.

Tidpunkten för den antydda utredningens verkställande synes oss just nu vara lämplig. Särskilda sakkunniga äro sysselsatta med en utredning av vägväsendet ur synpunkten att åstadkomma en jämnare fördelning härav, och det material, som därvid samlats och lätt kan ytterligare kompletteras, bör vara av betydelse för utredning av det spörsmål varom nu är fråga. Ett i nu antytt syfte vidgat uppdrag till den nu arbetande kommissionen — tilläventyrs förstärkt med ytterligare sakkunniga — skulle medföra, att frågan om ändrade grunder för handhavandet av landets vägväsende på en gång i hela sin vidd kunde föreligga. Ty allenast efter tillkomsten jämväl av en utredning om statens övertagande av vägväsendet, kan hela det synnerligt viktiga spörsmålet om förbättrande av landets vägväsende och om en rättvis fördelning av kostnaderna för vägbesväret anses föreligga i sådant skick, att ett moget och bestående beslut kan av statsmakterna fattas.

På grund av vad sålunda anförts få vi i enlighet med liberala samlingspartiets beslut hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t, i sammanhang med nu pågående utredning om åvägbringande av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären, föranstalta om en allsidig utredning, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten må kunna övertaga det allmänna vägväsendet i riket samt där-
efter för riksdagen framlägga det förslag, vartill denna och övrig utredning i ämnet kan föranleda.

Stockholm den 26 januari 1915.

S. H. Kvarnzelius.

F. Holmquist.

David Bergström.

Alfred Petersson.

Carl Ekman.

Mauritz Hellberg.