

## Nr 194.

Av herr **Olsson** i Ramsta **m. fl.**, om skrivelse till Kungl. Maj:t  
i fråga om det allmänna vägväsendets övertagande  
av staten.

De sakkunniga, som alltsedan 1911 arbetat på en utredning angående de åtgärder, vilka kunde befinnas nödvändiga för åvägabringandet av en jämnare fördelning av väghållningsbesvären samt utarbetat det förslag till förändringar i gällande väglag m. m., vartill utredningen kunde föranleda, ävenså i samband därmed underkasta berörda lagstiftning revision jämväl i andra avseenden, ha nu slutfört detta sitt uppdrag. Det av de sakkunniga angivna förslaget är enligt uppgift från jordbruksdepartementet mot slutet av förra året remitterat till de olika länsmyndigheterna — Kungl. Maj:ts befallningshavande, landsting och hushållningssällskap — i och för yttrande över förslaget.

Någon kungl. proposition till denna riksdag lär därför icke kunna ifrågakomma, och det är ovisst om ens till 1920 års lagtima riksmöte någon framställning från Kungl. Maj:t till riksdagen kan föreligga.

Under den långa tid, som åtgått för dessa vägsakkunniga att utarbeta sitt förslag, har från det liberala partiets sida motioner väckts om skrivelse till Kungl. Maj:t om en allsidig utredning, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten må kunna övertaga det allmänna vägväsendet i riket.

Samma ståndpunkt intaga vi fortfarande till detta spörsmål.

Det synes oss uppenbart, att de sakkunnigas förslag ingalunda kan komma att lösa den för hela vårt land så viktiga frågan om ett helt utjämnande av de i många väghållningsdistrikt olidligt hårt tryckande vägunderhållskostnaderna. De sakkunniga ha tänkt sig, att en något jämnare

fördelning av kostnaden för vägunderhållet skall vinnas genom att göra väghållningsdistrikten större samt genom statsbidrag till hårt tyngda distrikt.

I stället för att som nu omfatta häradet, skulle, enligt de sakkunnigas förslag, landstinget komma att utgöra ett väghållningsdistrikt.

Men som känt är, råder det jämväl mellan de olika länen högst betydande ojämnheter, som näppeligen kunna bliva undanröjda genom att statens bidrag i någon mån lämpas efter det olika trycket i skilda län.

Underhållskostnaderna variera så betydligt i de olika länen som t. ex. 7.2 öre per meter väglängd i Kronobergs län och 34.5 öre i Malmöhus län år 1912.

I den motion, som det liberala partiets förtroenderåd väckte vid 1915 års riksdag i samma ärende, finnes intagen en fullständig statistik över vägunderhållskostnaderna och till vilken vi hänvisa.

Länens samtliga kostnader för vägväsendet år 1912 uppgingo till över 40 öre per vägfyrek i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län, men till blott 13.7 öre i Stockholms län och 12.5 öre i Örebro län.

I Norrland laborera vägkassorna dessutom med skulder, på sina ställen uppgående till över sexhundrausen kronor.

Skall man verkligen komma till någon utjämning, synes det oss därför absolut nödvändigt att vägunderhållet överflyttas på staten.

När man nu snart skall gå att för en längre tid framåt reglera väghållningsbördan, bör denna reglering ske så, att en fullständig utjämning äger rum.

Att, som de sakkunniga tänkt sig, städerna och municipalsamhällena skilda från landsbygden och väghållningsbördan endast fördelad litet jämnare inom de olika länen landsbygd, anse vi ingalunda vara en slutgiltig lösning av denna fråga.

Genom automobilernas allt större och större användning för landsvägs- trafik vidgas de olika vägarnas betydelse för hela landets befolkning.

Hade ej kriget kommit, så hade antagligen nu bilarna till stor del utträngt hästarna på våra landsvägar.

Frågan om städernas förseende med livsmedel kommer i ett helt annat läge, när riklig tillgång på billigt motorbränsle finnes, så att biltrafik kan börja i stor utsträckning.

Städerna hava därför ett lika stort intresse som lantbrukarna på landsbygden av att vägarna, som leda in till stadssamhällena, byggas och underhållas på ett förstklassigt sätt.

Biltrafiken kommer också att ställa mycket större fordringar på våra vägar än hästtrafiken har behöft göra.

Då nu de olika länen antagligen icke äro i stånd att bygga och underhålla vägarna på ett likartat sätt, försåvida ej ett fullt utjämnande äger rum, kommer detta att inverka hämmande på långdistanstrafiken.

I Norrland med de stora avstånden och den stora bristen på kommunikationer överhuvud taget, kommer utvecklingen att avsevärt fördröjas och hämmas, om länen där skola var för sig utgöra väghållningsdistrikt, låt vara med ett litet extra tillskott av statens medel.

Få vi endast vägar däruppe, så finnes där plats för tusentals nybyggare och jordbruksarbetare. Endast om hela väghållningsbördan lägges på staten, kunna vi få ensartade och för de olika landskapen bäst lämpliga vägar. Sverige kommer i detta avseende långt efter våra grannstater i Europa, där i många fall vägväsendet övertagits av staten.

Det förut berörda förhållandet, att biltrafiken med all sannolikhet kommer att bliva framtidens landsvägstrafik, kräver också vägar av mycket större hållbarhet än de nuvarande.

Skall sådana längre biltrafikleder komma till stånd, är det nog nödvändigt att göra väghållningsdistrikten större än landstingsområdet med dess begränsade möjligheter.

Ur statsfinansiell synpunkt bör ett överflyttande av väghållningsbördan från kommunerna på staten ej kunna behöva möta så stora betänkligheter, då det endast blir en vidsträcktare fördelning av en redan befintlig utgiftspost.

Då de sakkunnige, som haft denna fråga om hand, icke utgått från en sådan vidsträcktare och jämnare fördelning av väghållningstungan och alltså icke undersökt denna eventuella lösning av problemet, synes det oss nödvändigt att en sådan utredning verkställas, innan Kungl. Maj:t inkommer till riksdagen med proposition i ärendet.

Först då riksdagen har en sådan utredning sig förelagd, synes det oss att representationen kan gå att fatta beslut i detta för hela landets framtida utveckling så viktiga ärende.

En sådan utredning, anförtrodd åt de förutvarande vägsakkunniga med någon tillökning av arbetskraft, borde ej behöva taga så lång tid i anspråk, att ärendets slutliga avgörande därigenom avsevärt komme att fördröjas. Det bleve på sätt och vis endast en överarbetning av de vägsakkunnigas förslag.

På grund av vad som sålunda anförts, få vi vördsamt hemställa,

*Bihang till riksdagens protokoll 1919. 4 saml. 70 häft. (Nr 191—195.) 2*

att riksdagen måtte besluta, att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa sådan utredning och överarbetning av de vägsakkunnigas förslag, att frågan om, huruvida samt i vad omfattning och på vad sätt staten må kunna övertaga det allmänna vägväsendet i riket blir fullt utredd samt därefter för riksdagen framlägga det förslag, var- till denna och övrig utredning i ämnet kan föranleda.

Stockholm den 20 januari 1919.

*Gustaf Olsson*  
i Ramsta.

*Oscar Osberg.*

*Ola Jeppsson.*

*Oskar Carlström.*

*J. Rehn.*

*Axel von Sneidern.*

---