

Nr 241.

Av Herrar **Pettersson** i Stäringe och **Lindgren**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Genom Kungl. Maj:ts proposition nr 100 har jämte förslag till ny väglag även föreslagits att det administrativa vägväsendet på landet helt skulle omgestaltas och antaga fullständigt nya former. Det rent centrala förslaget går i huvudsak ut på att landstinget övertager hela vägväsendet, att varje landstingsområde blir ett vägdistrikt med därav följande tjänstemannakår för vägunderhållets organisation.

Omfattningen av denna reform och dess inflytande på samhällslivet och dess förhållande kan nu icke ens överblickas. De projekt som därvid förelagts äro alla fullständigt oprövade av den praktiska verkligheten såväl vad som angår organisationen av den nya förvaltningen som ock i fråga om vägunderhållets kostnader o. dyl. Beträffande nu själva tjänstemannakåren skall denna i allra första hand utgöras av en vägdirektör för varje landstingsområde, vilket skulle utgöra för landet 25 nya dylika befattningar. Därjämte följer ett antal vägmästare som av vägkommissionen angivas behövas en på varje 250 kilometer väg. Inom riket funnos år 1918 64,268 kilometer bygde- och landsvägar, varföre cirka 260 vägmästare omedelbart skulle få anställas. Om man efter de löneskalor, som i allmänhet består personer med för dessa erforderlig utbildning och tjänsteställning, så torde den sammanlagda kostnaden för dessa vägtjänstemän komma att belöpa sig till mellan 2 och 3 miljoner kr. för hela landet per år, vartill måste läggas arvoden till vägstyrelser, rese- och dagtraktamenten, rättsliga besiktningar, pensioner o. dyl., vilka förvaltningskostnader dock alla beröra det nya i vägväsendets organisation. Vilka belopp som i fråga om det rent praktiska underhålls-

arbetet skulle därutöver krävas av de underhållsskyldiga, därom ger Kungl. Maj:ts förslag icke ens en föreställning. Men av erfarenheten vet man allt för väl, att när samhället skall omhänderhava en allmän angelägenhet kan den annars så viktiga omtanken om de ekonomiska enskildheterna icke fullt göra sig gällande, och då det här gäller ett så vidlyftigt arbete som hela vägunderhållet så kan det komma att få konsekvenser vilka icke nu kunna närmelsevis överskådas. Såsom vägväsendet hittills varit ordnat så har till posten som verkställande i vägdistrikten kallats praktiskt dugliga män, vilka satt en heder i att till bygdens och samhällets bästa skapa goda vägar för de för bygdens folk minst kännbara kostnader. Huru omläggningen från förtroendeuppdrag till administrativa tjänstemannaposter skulle verka på vägväsendets ekonomi kan väl ingen med bestämdhet nu förutsäga, men av erfarenheten veta vi vad en dylik omläggning kunnat åstadkomma på andra samhällsområden. Det synes därför, att den sakkunskap, Kungl. Maj:t anser behöflig för ett fullkomligare vägväsen här i landet, sannolikt kommer att än ytterligare utarma landets skattebetalare och vi anse oss åtminstone icke kunna taga på vårt riksdagsmannans ansvar, att gå med på detta förslag, som saknar det viktigaste av allt, utredning om ekonomiseringen. Därtill kommer att vi icke ens äro övertygade om att nödvändigheten kräver en sådan omstörtning av vägväsendet å landet som den Kungl. Maj:t begärt.

Genom trafikens och särskilt biltrafikens utveckling, har visserligen större krav ställts på de allmänna vägarnas anläggning och underhåll, måhända också att detta krav innebär modernare och mera grundliga insikter i hithörande frågor än i »den gamla, goda tiden». Trafikens utveckling har framkallat de teoretiska krav, som Kungl. Maj:t grundat sin uppfattning på och de nuvarande natura vägunderhållsskyldige hava också fått erfara, vad en ökad trafik och särskilt biltrafik innebär för vägunderhållet. Denna ökade trafik inskränker sig dock oftast till vissa vägar inom varje ort, och allt fortfarande finns ett flertal vägar, som trafiken obetydligt förändrat, och kan å dessa möjligen förekommande olikheter i underhållskostnad regleras på sätt hittills skett med av riksdagen beviljade särskilda bidrag till betungade väghållningsdistrikt. Att det på de livligast trafikerade vägarna inträtt sådan slitning och ett så kostbart underhåll, att en ändring av underhållssättet är både befogad och nödvändig är ställt utom allt tvivel, men det synes dock med fog kunna övervägas och det framstår för oss alldeles klart, att det vore en enklare och billigare väg att slå in på att det skildes emellan vägar med stark trafik och vägar med mindre trafik, och att de förra lades helt under statens underhållsskyldighet och de senare bibehöllos vid det nuvarande

sättet för underhållet. Såsom vägar av det förra slaget kan i huvudsak angivas sådana som sammanbinda städer och utgöra samfärdsvägar mellan de olika länen samt vissa andra vägar. Det kan med sannolikhet antagas att med en sådan uppdelning skulle ungefär en tredjedel av hela vägväsendet komma att falla under statens underhållsskyldighet. Underhållet av dessa statsunderhållna vägar synes utan allt för stor olägenhet kunna ombesörjas genom Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, möjligen med någon utökning av styrelsens arbetskrafter och med hjälp av respektive landsfiskaler. Att den administrativa delen av förvaltningen bleve enklare och billigare efter en sådan anordning än efter Kungl. Maj:ts förslag är självklart, och underhållsarbetet bliver givetvis detsamma, om den ena eller andra har utförandet om hand.

Vi anse därför, att den nuvarande väglagen kan äga bestånd, men att de mest trafikerade vägarna utbrytas från vägdistriktet och övertagas av staten för underhåll. Genom en sådan anordning vinnes också erfarenhet om vart det bär med administrativt skött vägunderhåll. En sådan anordning föranleder så väsentliga ändringar i nu gällande väglag, att en enskild motionär icke kan åstadkomma ett färdigt förslag, möjligen kan dessa ändringar dock åstadkommas av det särskilda utskottet, och då kunde frågan lösas av denna riksdag, eller också bör riksdagen inskränka sig att genom skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att sådant förslag utarbetas till nästa riksdag.

Med anledning av det anförda tillåta vi oss föreslå,

att Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänna vägar på landet icke måtte av riksdagen bifallas;

att riksdagen måtte besluta, att av nuvarande till allmänt underhåll intagna vägar — såväl sommar- som vinterväghållet — de större stråkvägarna och de mera trafikerade vägarna måtte övertagas till underhåll av statsverket på sätt som ovan i motiveringen är antytt, och att utskottet måtte göra de ändringar i nu gällande väglag, som av ett sådant beslut föranledes; eller om detta icke vinner bifall

att riksdagen måtte i skrivelse hos Kungl. Maj:t anhålla om förslag i sådant syfte till kommande riksdag.

Stockholm den 21 mars 1922.

Ivar Pettersson.

And. Lindgren.

Dear Sir,

I have the honor to acknowledge the receipt of your letter of the 15th inst. in relation to the above matter.

The same has been referred to the proper authorities for their consideration.

I am, Sir, very respectfully,
Yours truly,
[Signature]

[Name]
[Title]

[Address]

[City, State]

[Date]

[Page-Footer]