

Nr 222.

Av herr **Lundqvist m. fl.**, angående vidtagande av vissa ändringar i instruktionen för väganläggningar.

Det intensiva arbete, som sedan flera år tillbaka nedlagts för att göra vårt vägväsende kapabelt att motsvara den moderna motortrafikens stadigt växande krav, har i ett hänseende ställts under livlig diskussion. Man har nämligen i allt vidare kretsar reagerat mot överdrifterna vid vägarnas rätning och ansett det nya »linjalsystemet» från flera synpunkter av tvivelaktigt värde.

Bekant är, att riksdagen själv och dess organ ställt sig kritiska mot de många rätningarna och de ekonomiska konsekvenserna, som dessa dragit med sig. Sålunda vände sig 1934 års statsrevisorer mot vägarbetenas dyrhet och uttalade sig bl. a. för vissa eftergifter i fråga om kurvans radie (Statsrevisorernas berättelse, 6:e huvudtiteln, § 15). 1935 års statsrevisorer upprepade i starkare ordalag samma kritik, med utgångspunkt främst från ett par utpekade otroligt kostsamma väganläggningar, och anförde därvid bl. a. (Statsrevisorernas berättelse, 6:e huvudtiteln, § 13):

»Värdet av att giva en väg ny sträckning i syfte att undvika en tätare bebyggelse — även om syftet skulle vinnas, vilket ofta torde vara omvistligt — i synnerhet om vägförkortningen är obetydlig och den gamla vägen alltjämt behöver underhållas som allmän väg och därtill alltjämt skall uppbära en betydande trafik. Ett genomförande av en dylik princip — även om det förekommer endast i fråga om landets mest trafikerade delar — torde kunna medföra kostnader, som överstiga vad samhället har råd att offra för vägväsendet och kan, såsom revisorererna haft tillfälle att konstatera, medföra, att å andra inom samma arbetsområde belägna vägar och broföretag väl behövliga förbättringsarbeten måste åsidosättas — — —.»

I sitt utlåtande, nr 141, punkt 9, gjorde statsutskottet vid 1936 års riksdag följande enhälligt föreslagna omförmälan:

»Utskottet — — — vill ytterligare — — — understryka vad revisorererna i detta ärende anför. Det av revisorererna anförda fallet, vilket icke torde vara ensamstående, giver utskottet anledning framhålla angelägenheten av att vid utarbetandet av arbetsplaner för vägföretag tillses, att de tekniska kraven lämpas efter vägarnas avsedda betydelse. Härigenom skulle ett förbilligande av vägväsendet kunna åstadkommas, utan att därför kravet på ur trafiksynpunkt godtagbara vägar behövde åsidosättas. Då utskottet förutsätter, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har enligt numera gällande instruktion medgivits vidgad befogenhet att för granskning infordra arbetsplaner och kostnadsförslag för vägföretagen, kommer att hava sin uppmärksamhet riktad på frågor av förevarande beskaffenhet, har utskottet allenast velat vad i ärendet förekommit för riksdagen omförmäla.»

Även vid ett annat tillfälle under fjolårets riksdag, vid behandlingen av frågan om automobilskattemedlens fördelning (utlåtande nr 136), berörde

statsutskottet frågan och framhöll »angelägenheten av att jämsides med uppställda tekniska krav på en väganläggning också tillräcklig hänsyn toges till den förefintliga terrängen och bebyggelsen», vartill utskottet fogade: »Vid en dylik mera ekonomiskt och praktiskt inriktad planläggning av vägföretagen får självfallet ej åsidosättas trafiksäkerhetens krav, liksom ej heller de fordringar, som vid en planmässig framtida trafik kan komma att ställas på anläggningen.» Uti det enda inlägget i andra kammarens debatt i denna fråga betonades ytterligare, med flera instämmanden, vådorna av ett alltför långt drivet vägrätande.

Trots att riksdagen och dess revisorer två år å rad så tydligt tillkännagivit sin mening, synes dock utvecklingen allt fortfarande i överdriven grad tendera mot de raka vägarna. Med hänsyn till de stora ekonomiska konsekvenser, som vägarnas sträckning öppnar, och opinionens styrka i denna fråga, finna vi oss därför böra ännu en gång bringa den inför riksdagen. Vi ha särskild anledning att begära ett nytt och otvetydigt riksdagsuttalande, enär den statsutskottets omförmälan, vari statsrevisorernas anmärkning i fjol utmynnade, enligt praxis ej infogas i riksdagens skrivelser och säkert på grund därav ej i tillräcklig grad beaktas av vederbörande myndigheter. Enligt vår mening tala starka skäl för att direktiven för väganläggningar måtte ändras och förtydligas.

Uppenbart är, att en klar åtskillnad bör göras mellan riksvägar, länshuvudvägar och andra vägar. De förstnämnda äro byggda för att bära den snabba och tunga genomgångstrafiken. De måste därför vid omläggningen givas en annan och högre standard; de måste vara bredare, rakare och varaktigare. På smärre vägar kunna ej samma stora anspråk resas som på riksvägar. Vid deras byggande måste stor hänsyn tagas till det lokala väginresset. Bestämmelserna angående deras sträckning behöva göras smidigare, så att de i görligaste mån ej förrycka ortens trafikbehov utan att därför trafiksäkerhetens fordringar eftersättas. Sålunda kan det knappast vara förnuftigt att låta en väg, som förut passerat ett samhälle, nu passera samhället långt utanför. Samma sak gäller om vägar, som förut direkt förbundit byar med yttervärlden men som nu dragas ett mer eller mindre långt stycke utanför dessa. I bägge fallen måste vägstyrelsen bekosta tillfartsvägar, vilkas dyrhet många gånger ej stå i rimlig proportion till trafikens omfattning.

När vägar byggas genom berg eller grusåsar, bör det vidare i högre grad än hittills tillses, att kurvan ej förläggas i berget eller åsen. Med hänsyn till betydelsen av att äga fri sikt bör vägen på den sträcka, där genombrytningen sker, i stället dragas så rak som möjligt, medan kurvan bör läggas ute på fältet. Överhuvud taget ger erfarenheten vid handen, att fri sikt för trafiksäkerheten är viktigare än rak bana. Och den behövliga fria sikten borde kunna erhållas mångenstädes på icke raka vägar, blott kurvorna förläggas lämpligt samt göras mjuka och vida.

I anslutning härtill kan erinras, att trafiksäkerheten enligt en alltmer utbredd uppfattning alls icke är så beroende av vägbanans raket som man tidigare föreställde sig. Tvärtom synas de raka vägarna just i denna sin egen-

skap erbjuda icke ringa faror, dels på grund av frestelsen för att köra med alltför hög fart och dels på grund av den trötthet eller, kanske riktigare sagt, den mindre vaksamhet, som den raka vägens enformighet lätt för med sig. Enligt en i fjolårets andrakammardebatt citerad, i Finland gjord statistisk undersökning skulle 50 procent av registrerade olyckshändelser hänföra sig till raka sträckor och blott 20 procent till kurvor. Välbekant är, att länder som Tyskland och Italien, vilka i många hänseenden varit föregångsländer för vägbyggnadsområdet, av hänsyn till just trötthetsfaran inriktat sig på att begränsa raksträckornas längd.

För vår del vilja vi därjämte ytterligare understryka statsrevisorernas och statsutskottets citerade uttalanden om de med den överdrivna vägrätningen förenade onödigt stora kostnaderna. Utöver vad vi ovan sagt om själva byggnadskostnaderna vid anläggandet av tillfartsvägar kommer bl. a. marklösen och ersättning för intrång, som även drager avsevärd kostnad för det allmänna samtidigt som jordbrukaren gör en förlust på den för vägföretaget använda jorden. Kända äro också de många gånger mycket stora belopp, vartill det allmännas utgifter vid inlösen av byggnader kunna stiga.

En rationalisering av vägbyggnaderna på ovan angivna sätt skulle dessutom vara ägnad att utdryga bilskattemedlen och därigenom i högre grad än hittills göra dessa tillräckliga och tillgängliga för vägväsendet.

Till sist vilja vi även betona naturskyddssynpunkterna. De nya vägsträckningarna kunna mer eller mindre förstöra idyller i landskapet. Dessa traditionella och estetiska synpunkter kunna givetvis ej mäta sig med trafikanternas intresse av moderna vägbanor och hänsynen till liv och lem, men de få i detta sammanhang ej helt förgätas.

Med hänvisning till ovanstående få vi hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av de anslag under sjätte huvudtiteln, vilka avse Vägbyggnader och vägunderhåll, punkterna 5—15, ville i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att Kungl. Maj:t i anslutning till motiveringen härövan måtte vidtaga ändringar i instruktionen för väganläggningar i syfte att förhindra byggande av från trafiksäkerhetens synpunkt onödiga och från kostnadssynpunkt alltför dyra vägrätningar.

Stockholm den 23 januari 1937.

R. Lundqvist.

Ewald Lindmark.

Erik Magnusson,
Tumhult.

Nils Persson
i Grytterud.

Arthur Gustafson
i Kasenberg.

T. G. v. Seth.

Linus Andersson
i Lindome.

Gösta Liedberg.

David Larsson.

G. Arnemark.

Erik Hagberg
i Malmö.

T. V. Lundell.

