

## Nr 295.

Av herr Nilsson, Alfred, m. fl., om ökad intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll.

Den kraftiga utvecklingen av motortrafiken under de senaste årtiondena har medfört, att vägfrågorna numera fått en helt annan storleksordning än tidigare. Antalet registrerade motorfordon har ökat i en ständigt växande takt. Sålunda har antalet bilar och tyngre motorcyklar vid utgången av nedannämnda år varit följande.

År	Antal bilar och bussar	Antal tyngre motorcyklar
1923 . . . . .	50 460	20 478
1935 . . . . .	159 083	45 950
1939 . . . . .	248 854	48 711
1949 . . . . .	280 971	172 338
1950 . . . . .	344 953	212 378
1951 . . . . .	410 362	258 451
1952 . . . . .	465 779	287 289

Denna utveckling har tydligt och klart återspeglats i statsmakternas inställning till frågan om byggande och underhåll av enskilda vägar.

Före bilismens tid voro de enskilda vägarna i regel av mycket enkel beskaffenhet och praktiskt taget endast till gagn för väghållarna själva. Det ansågs helt naturligt, att dessa skulle bygga och underhålla sina vägar utan något bidrag från det allmänna.

Men redan 1918 befanns det vara med rättvisa och billighet förenligt att statsbidrag lämnades till byggande av enskilda vägar (utfartsvägar). Till en början var detta bidrag begränsat till de fyra norrländska länen men utsträcktes sedermera till hela landet. Motivet för dessa bidrag var främst att uppmuntra eller över huvud taget göra det möjligt för befolkningen i avlägset liggande byar eller gårdar att själva bryta väg fram till de allmänna trafiklederna. Vid 1939 års riksdag beviljades statsbidrag jämväl till underhållet av de enskilda vägarna. För denna utvidgning av bidragsgivningen åberopades främst motortrafikens utveckling, vilken medfört, att även det enskilda vägnätet börjat indragas i den allmänna trafiken. Det framhölls även behovet av bättre rättvisa mellan den befolkning, som utan egna uppoffringar blev delaktig av riksvägnätets fördelar, och dem, som vid sidan av sin anpart i bördorna för det allmänna vägväsendet också måste — ej sällan med stora uppoffringar — åstadkomma förbindelserna från sina egna byar och gårdar till nämnda vägnät.

Såsom framgår av ovanstående sammanställning har antalet motorfordon sedan dess oavlåtligt ökat och ökar alltjämt, varje år med ett imponerande antal fordon. I förhållande till år 1939 har antalet bilar och bussar nära nog fördubblats, och antalet motorcyklar är nu sex gånger större än då. De skäl, som lågo till grund för 1939 års riksdagsbeslut om utökat bidrag till de enskilda väghållarna, ha härigenom vuxit i styrka. De enskilda vägarna trafikeras numera i många fall med motorfordon i en sådan omfattning, att det ofta kan vara svårt att ur trafiksynpunkt göra någon åtskillnad mellan enskild och allmän väg.

Den för 1939 års riksdagsbeslut åberopade rättvisesynpunkten har även fått ökad tyngd genom den utveckling som ägt rum. Kostnaderna för underhållet av vägarna ha under de senare åren stigit högst avsevärt, och detta är icke enbart beroende på ökade arbetslöner och materialkostnader utan även och icke minst på att det i bilismens tidevarv ställes helt andra krav på vägnarnas beskaffenhet än tidigare, då praktiskt taget endast ortsbörna trafikerade dessa vägar. I detta sammanhang bör även framhållas, att förbättrade kommunikationer på landsbygden, särskilt på avlägset belägna delar därav, är ett önskemål, som har starkt fog för sig som ett medel i kampen mot landsbygdens avfolkning. Det kan utan överdrift sägas, att det för tusentals enskilda väghållare runt om i Sveriges bygder måste te sig som en orimlighet, att de utöver sin tribut till det allmänna vägväsendet måste bestrida dyrbart underhåll av enskild väg, som utnyttjas i trafiken som om den vore allmän väg.

Dessa synpunkter ha visserligen beaktats av statsmakterna men icke i tillräcklig omfattning. Sålunda har statsbidraget till underhållet ökat till 60 procent av kostnaderna, och vidare ha åtgärder vidtagits för att underlätta för de enskilda väghållarna att anskaffa maskinell utrustning för vägarbetena.

Det kan i detta sammanhang ifrågasättas, om det är rationellt att på detta sätt låta små »enskilda vägförvaltningar» bildas vid sidan av det statliga vägväsendet. Närmast till hands synes det ligga, att statens egen vägförvaltning utrustas så att den i ökad omfattning kan övertaga ansvaret för den enskilda väghållningen.

Med den omvandling landsvägstrafiken undergått till följd av bilismens genombrott kan det icke vara rimligt att låta enskilda väghållare i den omfattning, som nu är fallet, svara för underhållet av enskilda vägar, vilka i själva verket kunna betraktas som införlivade med riksvägnätet. Då längden av de enskilda vägar, som f. n. åtnjuta statligt underhållsbidrag, uppgår till mellan 3 000 och 4 000 mil, torde avsevärda vägsträckor vara att hänföra till denna kategori. Under sådana förhållanden kan det icke vara försvarbart att årligen intaga endast omkring 10 mil till allmänt underhåll. Såväl det befogade kravet på bättre vägförbindelser på landsbygden som hänsynen till de många enskilda väghållarna inom landets olika delar borde kunna åstadkomma enighet om en kraftig ökning av intagandet till allmänt underhåll av enskilda vägar. Enligt vår mening vore det icke orimligt att

årligen låta inemot 100 mil komma under den statliga vägförvaltningen. Den härav föranledda kostnadsökningen reduceras i väsentlig mån genom besparing av nu utgående statsbidrag samt genom den rationalisering av arbetet, som kan vinnas genom att den statliga förvaltningens maskinutrustning kan komma till användning.

På grund av vad sålunda anförts få vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll skall ske i väsentligt ökad omfattning och icke för något år mindre än 50 mil, samt vidtaga härav påkallad förstärkning av anslagen till det statliga vägväsendet.

Därest ökad anslagsgivning nu icke anses böra ifrågakomma, hemställa vi, att utrymme för de i motionen föreslagna åtgärderna beredes genom jämkning av anslagen till vägunderhåll och vägbyggnader.

Stockholm den 27 januari 1954.

*Alfr. Nilsson*

i Steneberg.

*P. J. Näslund.*

*Josef Nord.*