

Nr 216

Av herr **Andersson, Torsten**, om utredning angående det enskilda vägnätet.

Vårt lands allmänna vägnät är för närvarande föremål för en utbyggnad som med hänsyn till kvalitetskraven kan betecknas som föredömlig. Allt fler allmänna vägar är snart i det skicket att större fordonslaster och bredare lastbilar kan förekomma, och det torde med all sannolikhet icke dröja mer än några få år innan statsmakterna är beredda att medge ökat axeltryck och större bredd för lastfordon.

Det enskilda vägnätet är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna. De enskilda vägarna är framför allt glesbygdens speciella trafikleder, och deras kvalitet spelar en avgörande roll för bygdernas och de mindre tätorternas näringsliv. Staten liksom kommuner och landsting har länge aktivt intresserat sig för det enskilda vägnätets utbyggnad, upprustning och underhåll, och väsentligt ökat bidrag har under senare år lämnats. Trots detta tvingas alltfjämt de enskilda väghållarna att bära en börda som måste betraktas som alltför stor. I samma takt som bilismen ökat i omfattning har också belastningen på de enskilda vägarna i hög grad ökat. Den tyngre fordonstrafiken, som jordbruk och skogsbruk — huvudnäringarna i glesbygden — i dag är i avgjort behov av, utgör en hård belastning. Den till bygdens små tätorter lokaliserade småindustrien är för sin existens beroende av goda enskilda vägar. Fritidsbilismen, som söker upp nya fritidsområden, och den alltmer utbredda sommarstugebebyggelsen betyder ökad belastning på bygdernas enskilda vägar. Den bilande allmänheten gör ingen åtskillnad på allmän eller enskild väg, detta därför att den oftast saknar varje vetskap om de faktiska förhållandena.

Befolkningsutvecklingen på landsbygden har också särskilt under senare år ställt de enskilda väghållarna i en allt sämre position. Uttunningen av landsbygdsbefolkningen har gjort att bördan av den enskilda väghållningen nu delas av väsentligt färre än tidigare. Maskinanvändningen och de ökade tekniska fordringarna på en väg kräver numera av den enskilde väghållaren större kontantinsats vid vägens byggande. Tidigare har det ofta varit möjligt för en väghållare att minska sin kontantinsats med eget arbete. I dag är detta praktiskt taget omöjligt. Dels finns det ingen arbetskraft på gårdarna, och dels ställer det tekniska utförandet krav på kunnigt yrkesfolk.

Det största problemet i samband med den enskilda väghållningen håller emellertid nu på att uppstå i samband med den ovan berörda utbyggnaden av det allmänna vägnätet. Om inte de enskilda vägarna kan hållas i ett rik-

tigt skick och framför allt breddas, så att även de kan tillåta tyngre och bredare lastfordon i en snar framtid, kommer glesbygden att få bära ännu ett mycket betydande handikapp. Skogsbruket kan t. ex. komma att tvingas att använda lastfordon med lägre axeltryck och mindre fordonsbredd än vad allmänna vägnätet tillåter. Antingen får man då ordna dyrbar omlastning eller också slutföra transportererna med den betydande ekonomiska belastning det mindre lastkraftiga fordonet utgör. En skogstransport har ju i regel sin upprinnelse längs en enskild väg för att sedan fortsätta efter allmänna vägen till bestämmelseorten. Jordbrukets slakteriföreningar kan komma att ställas i samma position, varvid resultatet blir att man inte på ett tillfredsställande sätt kan betjäna medlemmarna, därför att den enskilda vägens mindre bredd och dåliga kvalitet inte medger hämtning av slaktdjur framme vid gårdarna.

Det synes oss i anledning av det anförda vara ofrånkomligt att man till prövning upptar hela frågan om det enskilda vägväsendets framtida status. Det allmänna intresset för det enskilda vägnätet måste komma bättre till uttryck än nu. Skall man kunna möta den förutsedda utvecklingen i fråga om lastfordonens axeltryck och bredd bör angivna normalbestämmelser såsom minimifordringar utfärdas, varvid vägens bredd icke bör understiga 3,5 meter. Förutsättningen härför är givetvis att staten rätt väsentligt ökar sina bidrag till såväl stakning som byggnad och underhåll. Någon bidragsprocent torde vara svår att ange — denna torde bäst kunna fastställas efter erforderlig utredning — men det synes redan nu vara fullt klart att byggnadsbidraget icke bör understiga 65 procent av kostnaden, underhållsbidraget icke 75 procent, och stakningsbidraget ej heller 75 procent. Bidragsgivningen bör förenklas och den nu gällande kategoriklyvningen upphöra.

Man torde kunna göra gällande att väghållningen på landsbygden i dag befinner sig i ett ohållbart läge. De ovan anförda exemplen på vart utvecklingen lett torde visa detta. Och den fortsatta utvecklingen på framför allt lasttrafikens område kommer att ställa den i en allt sämre position. Om inte vår landsbygd skall komma att belastas med än större svårigheter i sin kamp för att behålla människorna måste statsmakterna överväga en radikal omläggning av stödet åt det enskilda vägväsendet, så att det bringas att motsvara tidens krav.

I anledning av det sålunda anförda får jag hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla att snar utredning av frågan om det enskilda vägnätets framtida status i enlighet med motionens syfte och att de förslag framlägges, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 27 januari 1959

Torsten Andersson