

## Nr 242.

Av herr **Johanson** i Hallagården **m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänna vägar på landet bygger som bekant i huvudsak på de s. k. vägsakkunnigas den 10 augusti 1921 avgivna betänkande. Utan att underkänna detta de sakkunnigas förslag, vilket i Kungl. Maj:ts proposition underkastats vissa förändringar, kunna likväl starka betänkligheter resas mot att under nuvarande ekonomiska förhållanden upphöja ett dylikt förslag till lag. Dessa betänkligheter hava sin grund dels däri att den värdefulla praktiska erfarenhet på området, som representeras av vägstyrelserna på landet, ej haft tillfälle att yttra sig om det föreliggande förslaget, dels däri att dettas ekonomiska konsekvenser ej blivit föremål för tillräcklig utredning. Särskilt denna senare omständighet synes starkt tala mot ett förhastat antagande av ett lagförslag, som högst väsentligt skulle kunna öka den redan förut tryckande skattetungan i landet. Det kan ej endast antagas utan med största visshet förutsägas, att ett ordnande av vägförhållandena i enlighet med de i Kungl. Maj:ts proposition uppdragna riktlinjerna skulle medföra en fördyring i berörda avseende, som varken skulle motsvaras av de förbättringar som kunde vinnas i landets vägväsen, eller kan anses förenlig med det behov av sparsamhet på alla områden, som genom den ekonomiska depressionen framträder allt starkare.

Genom ett bifall till Kungl. Maj:ts proposition skulle ansvaret för och överinseendet över det allmänna vägunderhållet till stor del överflyttas på särskilda myndigheter. Lämpligheten av en dylik anordning kan ur flera synpunkter ifrågasättas. Vad först kostnadsfrågan beträffar är det givet att en så omfattande apparat, som den här projekterade,

komme att draga omkostnader som få räknas i miljoner. Men därjämte måste det anses tvivelaktigt om väghållningen skulle vinna så mycket på att den praktiska erfarenhet och ingående ortskänedom, som finnes samlad inom de nuvarande vägstyrelserna, bleve åsidosatt. Det förefaller ganska sannolikt, att vägväsendet i längden skulle bli lidande på att berövas den fond av insikt och ansvarskänsla, som uppburit det nu rådande systemet för väghållningen på landsbygden.

Även om det ej kan förnekas, att den starkt växande trafiken — särskilt automobiltrafiken — framkallat behovet av en förbättrad väghållning, kan detta knappast motivera ett fullständigt raserande av nu rådande anordningar för väghållningen. Tvärtom torde dessa i ganska stor utsträckning på ett tillfredsställande sätt fylla sitt ändamål. I vårt längsträckta och i allmänhet glest befolkade land finnes en mängd mindre viktiga vägar, vilka även i fortsättningen böra kunna underhållas medelst det nuvarande för det allmänna avsevärt billigare naturasystemet. Att på en gång borttaga detta för alla landets till c:a 65,000 km. uppgående allmänna vägar lärer sålunda icke vara behöfligt.

Landets ekonomiska resurser tillåta tyvärr icke att alla allmänna vägar hållas i samma utmärkta skick. Genom föregående riksdags beslut ha emellertid vägstyrelserna medgivits rätt att övertaga underhållet av viss vägsträcka eller samtliga vägar inom distriktet. Den utvägen står sålunda öppen för vägstyrelserna att övergå till underhåll medelst entreprenörer eller under egen regi av sådana vägar, som på grund av trafikens krav eller vägarnas byggnadssätt icke längre kunna tillfredsställande skötas av naturaväghållare. Genom ett utbyggande av detta system torde högst avsevärda förbättringar i fråga om väghållningen stå att vinna. För att exempelvis en efterbliven vägstyrelse ej skall ha tillfälle att förhindra naturaunderhållets utbytande mot en mera effektiv väghållning på vägsträcka, där trafiken så fordrar, bör den nu gällande lagen kunna kompletteras med bestämmelser, som giva länsstyrelserna befogenhet att ålägga vederbörande vägstyrelse att övertaga underhållet av dylika vägsträckor. Genom en dylik anordning skulle naturavägunderhållet kunna bibehållas på sådana vägar, där något verkligt behov att slopa detsamma ej föreligger — samtidigt som ett mera ändamålsenligt vägunderhåll skulle kunna åstadkommas på de viktigare vägarna. Detta system skulle även smidigt kunna anpassas efter de ökade krav på vägunderhållet, som en växande trafik möjligen kommer att medföra. Om anledning härtill skulle uppstå kunde sålunda efter en längre övergångsperiod naturaunderhållet komma att så småningom avlösas av underhåll genom distriktet.

I Kungl. Maj:ts proposition föreslås att de nuvarande väghållnings-

distrikten, som upprättats i huvudsak efter häradsindelningen, skola sammanläs länsvis. Det mest bärande skälet för en sådan reform skulle vara en jämnare fördelning av väghållningsbördan mellan olika distrikt. Detta syfte torde emellertid kunna uppnås på enklare sätt, genom beviljande av ökat statsbidrag enligt glidande skala till mera betungade väghållningsdistrikt eller där kostnaden för vägunderhållet är synnerligen stort. Väghållningsdistrikten skulle då kunna bibehållas vid sin nuvarande storlek, varigenom den stora erfarenhet som de nuvarande vägstyrelserna mångenstädes besitta fortfarande kunde utnyttjas.

Kungl. Maj:ts proposition innebär en radikal omgestaltning av hela vårt vägväsen med överskådliga ekonomiska konsekvenser. Om väglagen däremot ändrades i ovan angivna syfte, skulle en mjuk övergång från nu rådande förhållanden möjliggöras och därmed en förbättring av väghållningen, som ej överskredde ramen för vad landet oundgängligen behöver utgiva för ett gott och på samma gång ej ekonomiskt för tungt pressande vägunderhåll.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

*att* riksdagen måtte med avslag av Kungl. Maj:ts proposition nr 100 vidtaga den ändring i nu gällande lag om allmänna vägar på landet som ovan angivits; samt

*att* utskottet måtte vidtaga den närmare utformning av ifrågakvarande lagtext, som kan föranledas av ett bifall till motionen.

Stockholm den 22 mars 1922.

*Gustav Johanson*  
i Hallagården.

*Carl Johanson,*  
Hörninge.

*P. Aug. Månsson.*

