

Nr 251.

Av herrar **Johansson** i Bro och **Petersson** i Broaryd, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 100, med förslag till lag om allmänna vägar på landet.

Förutsättningarna för att ett folk och ett land skola kunna fullt utnyttja och tillgodogöra sig alla de naturtillgångar och utvecklingsmöjligheter, som finnas, äro i första hand goda samfärdselleder och kommunikationer av olika slag. Det torde således kunna fastslås, att också vägväsendet är ett riksintresse och att skapandet och underhållet av vägar icke är ett behov, som berör någon särskild yrkes- eller folkgrupp, utan är en hela samhällets livsangelägenhet eller rättare en statlig uppgift. Vägväsendet här i vårt land torde väl icke jämförelsevis ha nått den höga utveckling som annorstädes i Europa. Orsakerna härtill torde väl främst få sökas i de stora geografiska svårigheter som mött samt däri att landet, särskilt i dess mellersta och norra delar, varit glest befolkat och att ett sammanförande av olika samfärdselintressen varit synnerligen svårt. Men härutöver torde också hindren berott därpå att hela vägväsendets bördor huvudsakligen och till så sent som år 1891 varit lagda på den i mantal satta jorden eller jordbruksnäringen. Från denna tid har man således att räkna icke endast det anslag staten givit vägväsendet utan också vägskattebördornas utsträckning att omfatta inkomstbevillningen m. m., så att alla skattedragare å landsbygden obligatoriskt fingo bidra till vägarnas skapande och underhåll.

Härigenom erhöles en betydande ekonomisk bärighet för vägväsendet, då detta gick att tillmötesgå de krav som från olika håll framställdes. Medan under femårsperioden 1886—1890 nyanlades endast 961 km. och grundförbättrades 773 km. vägar för en sammanlagd kostnad av 3,876,766 kr. har vägbyggnads- och underhållskostnader numera för ett

år — 1918 — uppgått till 20,841,972 kr. och väglängden i riket samma år kunnat ökas med 1,502 km. I trots att en mängd vägar genom omläggning fått kortare sträckning har rikets väglängd sedan år 1890 ökats med 3,428 kilometer.

Det är sålunda tydligt att ju mera allmänligt vägväsendet blir, ju mera befordras och utvecklas också intresset för samfärdseln i vad det angår vägarna i riket. Då man således nu står inför den kungl. propositionen och dess framställning att staten mera aktivt genom de olika landstingsområdena skall inverka på vägväsendet i landet, måste man icke blott gilla rättvisan i en sådan tanke och utveckling, utan också ha grundad anledning att antaga det ett dylikt ingripande skulle starkt befordra vårt vägväsen, och därmed även en för land och folk viktig livsfråga. Skapandet och underhållet av ett lands kommunikationsleder, vare sig det nu gäller järnvägar, vatten- eller landsvägar, böra ligga under den gemensamma statens omsorg, ty endast därigenom kunna behov och förmåga i de olika fallen få en rättvis och allmännyttig prövning.

Men när man nu vidare går att skärskåda, huru de fördelar, som hittills uppstått av kommunikationsväsendets utveckling, kommit att tillföras de olika bygderna, samhällena eller inbyggarna i landet, så finner man att det största gagnet, de största bekvämligheterna och de största fördelarna kommit att tillföras de tätbebyggda samhällena (städer, köpingar, municipal- och stationssamhällen), under det att de olika skatte- dragarna å den egentliga landsbygden i de flesta fall och till stor del fått nöja sig med dåliga och svårframkomliga samfärdsmedel. Vid anläggning av järnvägar ha i de flesta fall de tätbebyggda samhällenas synpunkter blivit de avgörande för sträckningen av järnvägslinjen, och de allmänna landsvägarna ha av naturliga skäl i främsta rummet kommit att tillgodose städernas och de större samhällenas intressen. Den egentliga landsbygdens och dess befolknings intressen ha härvid i många fall fått stå tillbaka, ehuru dessa folklager fått, beträffande vägdistriktets samfärdsleder, vidkännas lika stora kostnader som de tätbebyggda samhällenas inbyggare.

Särskilt starkt faller det i ögonen att landets städer äro och även i framtiden anses skola vara befriade från direkt deltagande i väghållningsbesväret. Regeringen såväl som vägkommissionen och de vägsakkunniga förklara sig ha utgått från den principen, att våra vägar äro en hela landets och allt folkets livsangelägenhet. Emellertid synes därvid ej nödig hänsyn hava tagits till de samhällen och dessas befolkning, som ha det största intresset och den största nyttan av att goda och väl

underhållna vägar finnas i landet. I denna fråga har också Kungl. Maj:t nöjt sig med att med instämmande upptaga de skäl, som vägkommissionen anfört mot ett dylikt direkt deltagande från städernas sida i vägunderhållet. Vägkommissionen har i denna fråga helt ställt sig på städernas sida gent emot landsbygden, då den uttalat att det ingalunda är nödvändigt att bryta »den historiskt givna åtskillnaden mellan land och stad». Det vore verkligen intressant att veta vad kommissionen här åsyftar med »den historiskt givna åtskillnaden», som den angivit som principiell betänklighet. Avser kommissionen här de medeltida skråprivilegier, som gåvos städerna och vari jordbrukets och landsbygdens folk hänfördes till olika intressesfärer för resp. städers borgare? Syftet med det framlagda förslaget är ju att med gemensamma och såvitt möjligt rättvist fördelade uppoffringar goda vägar skola skapas till ömsesidigt gagn. Men detta syfte befordras ej genom att de samhällen, som bevisligen ha det största gagnet och de största fördelarna av vad som gemensamt åstadkommes, genom någon historisk skråskillnad dragas undan från den gemensamma bördan. Vägkommissionen har därförutom även framhållit i sitt betänkande, att städernas utgifter för vägar, gator och torg år 1912 uppgick till 7,600,000 kronor och att hela kostnaden för landsbygdens vägunderhåll uppgick till endast 13,700,000 kronor. Kommissionen synes dock ha förbisett att beträffande städernas gatuunderhåll en hel del inkomster, såsom hyror för torgplatser m. fl. avgifter, äro lagda så, att de avsevärt förminska kostnaderna för gatuunderhållet. Att märka är här att samtliga kostnader för gatuunderhållet i städerna i regel ingå i de kommunala utskylderna. Skulle på samma sätt underhållet av de enskilda utfarts- och de egna vägarna på landsbygden ha bestritts av egna medel skulle landskommunernas kommunala skattebördor säkerligen mångdubblats. Till landsbygdens vägavgifter har kommissionen för underhåll av enskilda by- och utfartsvägar lagt en beräknad kostnad av 3¹/₂ million kronor. Med denna förutsättning har kommissionen kommit till den uppfattningen, att någon vinst icke skulle uppstå för landsbygden, därigenom att städerna skulle direkt deltaga i vägbördorna och alla dessa städernas och landsbygdens kostnader sammanräknades och därefter proportionellt fördelades.

Vägkommissionen synes här i första hand ha allt för lågt beräknat såväl längden av som kostnaderna för underhållet av landsbygdens by- och utfartsvägar. Sannt är ju att dessa ej kunna jämföras med de allmänna vägarna i fråga om underhållskostnad, men att fastslå utfartsvägarnas underhåll till 64 kronor per vägkilometer och de allmänna landsvägarnas underhållskostnad till 137 kronor är nog icke fullt till-

förlitligt, i all synnerhet om man tager i betraktande väderleks- och årstidsväxlingarnas inverkan på vägarnas beskaffenhet.

Men utom dessa utfartsvägar har jordbrukaren även en mängd vägar inom själva jordbruket att underhålla, såsom vägar till åkrar, uppodlingar, skogar, betesmarker, naturslätter och fäbodställen, vilka han för jordbruksdriften ständigt måste uppehålla och vilkas underhåll säkerligen kräver vida större kostnader än i regel utfartsvägarna. En jordbrukares vägunderhåll kan således rätteligen särdelas i underhållet av de allmänna, de enskilda utfarts- och de egna för jordbruksdriften nödvändiga vägarna.

Med denna större omfattning av vägunderhållet blir städernas befrielse från den direkta underhållsskyldigheten ännu mera ohållbar. Ingen kan väl med skäl påstå, det alla dessa städers samtliga torg, gator och vägar äro av sådant samfärdselintresse som de allmänna vägarna på landet. Till största delen är städernas gatuunderhåll av likartad beskaffenhet som underhållet av landsbygdens enskilda och egna vägar. En stor del av städernas gator ha tillkommit ur egna bekvämlighets- eller nyttighetssynpunkter, och det enda i städernas gatuunderhåll som kan likställas med de allmänna vägarna på landsbygden är de större stråk-gator, som genom staden förmedlar samfärdseln med landsbygden och stadsdelarna sinsemellan.

I det allmänna vägunderhållet borde således från städerna endast ingå sådana större gator, under det att alla dessa torg och bigator borde likställas med landsbygdens utfarts- och egna vägar och ingå i vägunderhållet först sedan dessa ur ett större samfärdselintresse erkänts såsom samhällsbehövliga. Genom en dylik utjämning skulle man säkerligen nå en rättvisare fördelning av vägstnaderna.

Det får i detta sammanhang ej förbises, att genom biltrafikens starka utveckling vägunderhållet på landet har blivit vida kostsammare, varjämte anspråken på goda och bekväma landsvägar blivit ett ofrånkomligt tidens krav. Då nu dessa moderna trafikmedel till allra största delen äro hemmahörande i städerna, förefaller det som en gärd av den enklaste rättvisa, att de samhällen som utnyttja vägarna och ställa högre krav på dessas tillstånd även fullt deltaga i de kostnader, vägunderhållet ställer på samhället.

Genom städernas särställning till vägväsendet och bibehållandet av köpingars och municipalsamhällets vägunderhållningsskyldighet skulle genom de merbördor som uppstå i gatuunderhållet hos dessa senare, vilka i många fall kunna vara folkrikare än de små städerna, en målmedveten strävan uppstå att söka erhålla stadsrätt och således ernå

frihet från vägunderhållet. Härigenom skulle, utom den förlust i inkomster som resp. vägdistrikt skulle drabbas av, även uppstå oupphörliga rubbningar i de ekonomiska beräkningarna för vägdistriktet, rubbningar vilkas inverkan icke bör bagatelliseras. Rörande nu sambandet mellan staten å ena sidan och väghållningsdistrikten å andra synes det eftersträfvansvärt att så långt det är möjligt bibehålla den sparsamhetsanda, som hittills utmärkt våra vägförvaltningar å landsbygden. Den kungliga propositionen synes även ha byggt på samma önskemål, men hävdar, att endast 30 % av vägunderhållets kostnader skola bestridas av staten och 70 % av vägdistrikten. Den önskvärda utjämningen av väghållningsbördan synes oss emellertid kunna uppnås säkrare genom att staten deltagar med två tredjedelar av samtliga kostnader och att en tredjedel av vägunderhållet bestrides av resp. vägdistrikt.

Beträffande städernas deltagande i det allmänna vägunderhållet bör detta ordnas så, att de städer, som tillhöra landsting, omedelbart ingå i resp. vägdistrikt, och de städer, som ej deltaga i landsting, bilda egna väghållningsdistrikt. I det allmänna vägunderhållet skulle från städerna ingå endast de större gator och vägar, som ur samma synpunkt som de allmänna vägarna äro för den egentliga samfärdseln nödiga förbindelseleder med landsbygden och stadsdelarna sinsemellan.

Med anslutning till vad sålunda anförts hemställa vi vördsamt, att riksdagen måtte vidtaga ändringar i Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om allmänna vägar på landet i syfte

att landets samtliga städer komma att direkt deltaga i vägunderhållet på landet på så sätt att de städer, som tillhöra landstingsområden, även ingå i resp. landstings vägdistrikt, och de städer, som ej ingå i landsting, bilda egna vägdistrikt;

att från städernas gatuunderhåll komma att avskiljas de för samfärdseln nödiga förbindelselederna med landsbygden och stadsdelarna emellan, vilka ingå i det allmänna vägunderhållet, under det att det övriga gatuunderhållet blir städernas ensak; samt

att statens bidrag till vägdistrikt kommer att utgå med två tredjedelar av distriktets sammanlagda kostnader för vägunderhållet.

Stockholm den 24 mars 1922.

A. J. Johansson.

M. L. Petersson,
Broaryd.

