

Nr 115.

Av herr **De Geer** i Hanaskog m. fl., *angående ett användande av jämförelsevis billiga vägtyper vid ombyggnad av bygdevägar och övriga mindre vägar.*

I Kungl. Maj:ts proposition till årets riksdag, sjätte huvudtiteln, beräknas automobilskattemedlen fördelade bland annat sålunda, att bidrag till vägunderhållet å landsbygden skulle utgå med 51,900,000 kronor och i runt tal 14,800,000 kronor till länsfonderna för ombyggnad av vägnätet.

Ehuru för budgetåret 1937/1938 beräknas inflyta av automobilskattemedel ej mindre än 105,253,800 kronor, tilldelas länsfonderna ett jämförelsevis starkt begränsat belopp, som dock skall räcka till för det allmänna vägnätets ombyggnad. Ombyggnaden av landsvägarna till riksvägar, länshuvudvägar och moderniserade vägar i övrigt kräver emellertid utomordentligt stora summor. Man kan med skäl fråga sig, om det belopp, som beräknas stå till förfogande, skall medgiva utförande inom överskådlig tid av både större och mindre vägars moderniserande.

Allt starkare krav göra sig gällande, att de s. k. riksvägarna måste utbyggas snarast möjligt och utföras i sådan bredd och med sådan standard, att de fullt motsvara tidens krav på rikstrafikleder. Detta krav anse vi väl motiverat, och kommer det väl också att av statsmakterna beaktas. Genomförandet av riksvägarnas utbyggande torde emellertid komma att sluka mycket stor del av det belopp, som i sin helhet beräknas utgå till de allmänna vägarnas ombyggnad. För tillgodoseende av trafiken inom länen och även för tillfredsställande av erforderliga förbindelser mellan länen är ju betydelsefullt, att länshuvudvägarna ombyggas, så att även denna vägtyp kommer att motsvara fordringarna på tidsenliga större landsvägar. Befolkningen å landsbygden inser ju fullt ut behovet av de stora vägarnas moderniserande men fordrar samtidigt, att även de mindre lokala vägarna utbyggas, så att de inom någorlunda överskådlig tid kunna bli framkomliga för den trafik, som för landsbygden och dess näringsliv är så betydelsefull.

Med det riktiga och naturliga intresse, som statsmakterna, våra vägmyndigheter, motorintresserade m. fl. hava för de stora vägarnas utbyggande i sannolikt forcerat tempo, är tydligt att, om icke särskilda åtgärder vidtagas, de mindre vägarnas ombyggnad måste komma att i hög grad fördröjas. Landsbygdens befolkning har skäl till oro härför. Finnas då möjligheter att i viss mån forcera ombyggnaden även av bygdevägarna utan att samtidigt tillbakasetta de stora pulsådorrarnas istandsättande? Nej, knappast ifall de vägtyper skola eftersträvas, som numera oftast av de bestämmande myndigheterna fastställas till användning för bygdevägarna. De mindre vägarnas utbyggnad skulle emellertid icke i så hög grad behöva fördröjas, om man

tillämpade något minskade fordringar på vägnars bredd, raklinjighet m. m. Ett så vidsträckt land som vårt med jämförelsevis ringa befolkning kan icke genomföra samtliga vägnars utbyggande till stora bredder. Vi måste beträffande bygdevägarna hålla oss till en måttlig, i kostnadsavseende rimlig standard och i stället söka få största möjliga sträckor iståndsatta. Ej minst för skogsbruket är av största vikt att erhålla för tyngre biltrafik användbara vägar, även om de ej till bredd m. m. äro jämförbara med större landsvägar.

Vi ansluta oss till den åsikt, som från flera håll framkommit, att man åtminstone beträffande bygdevägarna måste i viss mån frångå kravet på överdriven rätlinjighet och allt för dyrbar vägtyp och i stället inrikta sig på raskare utbyggnad av något billigare vägtyper. Vi hava oss noggsamt bekant, att vägmyndigheterna på senare åren i viss mån frångått den allt för stora rätlinjigheten, men anse dock, att man fortfarande har för stora fordringar vid det lokala vägnätets ombyggnad. Skola vägmiljonerna räcka till, måste sträng sparsamhet iakttagas både vid valet av vägbredd m. m. och samtidigt vid utformandet av förslagen samt vid kontrollen av vägnars utförande.

Genom av Kungl. Maj:t tillsatta särskilda sakkunniga, 1935 års vägsakkunniga, pågår utredning angående statsbidrag till underhåll av vissa enskilda vägar, villkor för enskilda vägnars övertagande till allmänt underhåll m. m. Dessa för landsbygden mycket viktiga frågor komma sannolikt inom en nära framtid att ytterligare beskära tillgången av automobilskattemedlen och sålunda ännu mer inknappa tillgången av penningar för lokalvägnars iståndsättande. Vi anse, att vägväsendet på allt sätt bör rationaliseras och vägnätet utföras på modernaste och lämpligaste sätt. Samtidigt vilja vi dock framhålla, att vägnätet måste ordnas till fördel ej endast för turisttrafik och genomgångstrafik utan även till fördel för hela landsbygdens befolkning och så att det överallt verkar stimulerande för näringslivet och underlättar kommunikationerna i sin helhet.

I anslutning till de synpunkter, som här ovan anförts, hemställes,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t framhålla önskvärdheten av att vid ombyggnad av bygdevägar och övriga mindre vägar jämförelsevis billiga vägtyper måtte användas, medförande att det lokala vägnätet måtte kunna någorlunda snart utbyggas utan att i större utsträckning behöva försenas till följe ombyggnaden av de större landsvägarna.

Stockholm den 20 januari 1937.

Arvid De Geer.

Arvid Jonsson.

*Gustav Johanson,
Hallagården.*

Emil Gustafson.

*Johan Johansson,
Tväråselet.*

K. A. Westman.

Anders Pettersson.