

Nr 33.

Av herr **Andersson, Verner**, om ändrad ordning för avgörande av frågor rörande intagande av nya vägar för allmänt underhåll.

Med motorfordonens utveckling i vår tid har aktualiserats en mängd nya trafikproblem och öppnats förut oanade möjligheter i kommunikationshänseende för såväl personbefordran som godstransporter. Ingenstädes har denna utveckling satt djupare spår efter sig och fått större praktisk betydelse än på landsbygden. Genom teknikens framsteg har landsbygden fått sitt speciella kommunikationsmedel i bilen, bussen och lastbilen, varmed olägenheterna med de stora avstånden och isoleringen på landsbygden med framgång motverkas. För endast några årtionden sedan utfördes alla transporter av förnödenheter och saluprodukter till och från jordbruket medelst hästskjutsar. I våra dagar ha dessa uppgifter nästan fullständigt övertagits av en yrkesmässigt bedriven person- och lastbilstrafik. En betydande kår av trafikbilägare får i närvarande tid sin utkomst av dessa transporter. Med dessa till buds stående trafikmedel ernås betydande fördelar såväl för jordbrukets utövare, för vilka tidsförlusterna med hästskjuttransporterna nu kunna undvikas, som för konsumentintressena, för vilka de snabba biltransporterna erbjuda möjlighet av att erhålla jordbrukets produkter friskare och i en bättre kvalitet samt från ett större tillförselområde än vad tidigare varit fallet.

För dessa intressen och särskilt för denna stora kår av utövarna av den yrkesmässigt bedrivna biltrafiken blir det av utomordentlig betydelse att vägarna befinna sig i gott skick. Vägväsendets upprustning för övertagandet av de nya trafikuppgifterna har hittills i huvudsak begränsats till de större huvudvägarna som sammanbinda och utgöra genomfartsvägarna emellan städerna och de större orterna. Alltjämt finnas mycket betydande vägsträckor där trafiken huvudsakligen utgöres av motorfordon men där vägunderhållet bestrides av enskilda väghållare med ett otidsenligt naturavägunderhåll. Till hinder och skada för biltrafikanterna och utgörande en orättvisa för fastighetsägarna, vilka, utom den vägskatt de i likhet med andra skattskyldiga ha att erlagga i förhållande till fastighetens taxeringsvärde och sin inkomst i övrigt, dessutom vidkännas ett ofta betungande naturavägunderhåll å vägar som stå öppna för alla trafikanter. Vägarnas beskaffenhet blir även härigenom synnerligen olikartad. De av vägdistriktet för allmänt underhåll övertagna vägar befinna sig i ett förstklassigt skick, då däremot de enskilt underhållna vägar ofta äro betydligt undermåliga. I de ofta förekommande fall att körningen utföres på båda typerna av vägar leder detta till att om bilens lastkapacitet fullt utnyttjas blir påkänningen å vagnen på dessa i sämre skick varande vägar allt för stor och

medför ett betydligt ökat slitage och därmed ökade underhållskostnader å bilarna. Det är ju därför uppenbart att ett mera likartat underhåll med anlitaudet av moderna hjälpmedel är ett mycket betydande intresse för bilägarna och skulle för den yrkesmässigt bedrivna trafiken innebära avsevärda fördelar.

Erfarenheterna ha klart ådagalagt att ett tillfredsställande vägunderhåll endast kan åstadkommas med anlitaude av maskinella hjälpmedel. Det gamla naturavägunderhållet kan icke tillnärmelsevis fylla bilismens krav på ett gott vägunderhåll, oaktat detta i de flesta fallen blir avsevärt mycket dyrare än ett vägunderhåll som utföres med anlitaudet av moderna hjälpmedel och metoder. Sålunda framgår av räkenskaperna från ett vägdistrikt att underhållskostnaden å sådana enklare vägar med ej allt för omfattande trafik, som här närmast skulle bli fråga om, rör sig emellan 10 och 20 öre per längdmeter och år, då kostnaden å de större huvudvägarna kan uppgå till 5 kronor och däröver per meter.

Även må erinras den utomordentliga betydelse socialt som goda kommunikationer säkerligen ha för att motverka landsbygdens avfolkning, vilken synes taga allt mer oroväckande omfattning. Goda vägar och därmed livligare kommunikationer skulle med säkerhet vara ett verksamt medel mot denna socialt icke önskvärda befolkningsrörelse. Under sådana förhållanden kan på goda grunder anses att överflyttandet av vägunderhållet på vägdistrikten icke endast är ett enskilt eller ett ortsintrasse utan, liksom andra viktiga kommunikationsmedel, ett betydande allmänt intresse.

För att underlätta överförandet till allmänt underhåll torde lämpligen vissa förändringar av nu gällande väglag vara önskvärda. Sålunda borde införas bestämmelser att väg som utgör gemensam utfartsväg för två eller flera fastigheter kunde på framställning av vederbörande väghållare, sedan länsstyrelse, vägingenjör och vägstyrelse däröver avgivit yttrande om vägstämman så beslutar och sedan sådan väg blivit iståndsatt på annans bekostnad än vägdistrikt och av vägstyrelse och vägingenjör kunnat godkännas, övertagas av vägdistrikt för allmänt underhåll. Med dessa bestämmelser skulle den ingående kannedomen om en orts trafikförhållande som vägstämmorna representera bättre kunna göra sig gällande och bli till gagn vid avgörandet av dessa för bygderna och biltrafikanterna så viktiga spörsmål.

Med stöd av vad som sålunda anförts får jag värdsamt hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t för riksdagen måtte framlägga förslag till sådan förändring av gällande väglag, att frågor rörande intagandet av nya vägar för allmänt underhåll komme att avgöras av vägstämman.

Stockholm den 19 januari 1938.

Verner Andersson.