

**Nr 295.**

Av herr **Hansson** i Skediga, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 122, angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet.*

Väghållningen har under de sista åren genomgått stora förändringar. Dessa förändringar hava gällt underhållet av de allmänna vägarna. Från att tidigare hava varit ett helt under jordbruket lagt naturaunderhåll har det stegvis utbyggt med statligt stöd för att nu som sista etapp enligt Kungl. Maj:ts proposition nr 122 bli ett helt statligt underhåll vad det gäller rena landsbygden. Vägvesendet har trots den stora trafikförändringen väl fyllt sin uppgift, och stora ombyggnader och beläggningar hava utförts.

Vad gäller omfattningen av den statliga vägorganisationens övertagande av vägvesendet inom städer och stadsliknande samhällen så anföres i propositionen, att ett samhälle bör medgivas rätt, om det har förutsättningar härför, att självt bygga och underhålla gator och vägar och med ett statsbidrag liksom städerna av 95 % av kostnaderna. Samma förhållanden och avgöranden skola gälla även för större och mindre städer, och ett övertagande av väg- och gatu-hållningen av det allmänna bör icke ske mot stadens vilja. Denna välvilliga utformning bör utsträckas att även omfatta länen. Vad sedan gäller större städer, så anföres i propositionen och av de sakkunnigas uttalande, som ligger som grund härför, att städerna med fördel själva ombesörja väg- och gatu-hållningen, vilket är för dem av mycket stor betydelse *dels* ur arbetsreglerande synpunkt och *dels* för att det kunde inpassas å tider, som äro fördelaktigast för dem själva.

De skäl som här åberopas kunna i ännu större grad överföras på landsbygden, ty under skördetiden är arbetskraftens användande till skörden av mycket stor betydelse och likaså, om än icke så omfattande, vid sådden; samma förhållande återkommer även vid skogsarbeten. Möjligheterna för landsbygden att i fortsättningen ombesörja väghållningen såväl vinter som sommar torde icke behöva framhållas.

Den erfarenhet som vunnits under dessa övergångsår och de maskinella hjälpmedel som anskaffats för underhålls- och byggnadsarbetena äro säkerligen det för det allmänna billigaste sättet, varför detta utan mera omfattande förändringar bör fortgå och utvecklas. De arbetskrafter, som nu ägna mycket av sin tid åt vägvesendet, såsom vägstyrelserna och särskilt ordförandena, komma, om de ersättas av tjänstemän, att draga högre kostnader. Kontakten med det allmänna upprätthålles på ett för vägvesendet bättre sätt med nuvarande ordning.

En fråga vid förstatligande av vägväsendet är uppdelningen av vägarna efter angelägenhetsgrad. De numera så kallade bygdevägarna torde säkerligen efter en sådan reform bli eftersatta. Den ökning av administrationskostnaden, som otvivelaktigt är följden av ett förstatligande, medför också, att en viss indragning av anslag måste ske för att täcka dessa ökade kostnader. Indragningen kommer då att gå ut över de mindre vägarna och deras iordningställande, särskilt vintertid. Dessa vägars uppgift är emellertid särskilt betydelsefull för transport av förnödenheter till större orter. Intagning av enskilda vägar till allmänt underhåll torde även mycket sällan komma att ske efter ett förstatligande. Nu heter det i den gamla lagtexten, att vägar, som allmänningen befaras, böra övertagas till allmänt underhåll.

Ett underlättande av övertagande till allmänt underhåll av dylika vägar, som kunna vara för samfärdseln nyttiga, bör dock underlättas, då landsbygdens vägnät är glest.

Storleken av vägdistrikten torde med nuvarande uppdelning vara tillräcklig som arbetsområden ur ekonomisk och kontrollsynpunkt. Att göra dem ännu större kommer enbart att leda till stora resekostnader och icke giva några besparingar som kunna komma vägväsendet till godo. Ett ökat flyttande av de tunga vägmaskinerna inom för stora arbetsområden tar tid och kostnad. Här uppstår således ingen besparing. Vad angår personalorganisationens storlek och löneskalan samt frågan om de anställdas semester och pension, ha härför icke lagts upp några bärande linjer. Erfarenheten visar dock, att brist på ansökningar till dessa platser icke torde behöva befaras.

Med anledning av det anförda får jag hemställa,

att riksdagen måtte uttala, *att* bidragsprocenten till landsbygdens vägunderhåll i likhet med vad som föreslagits för städer och samhällen skall utgå med 95 %; *att* varje län liksom städer och större samhällen beredes tillfälle att självt avgöra, om vägväsendet bör övertagas av staten eller ej; samt *att* ett underlättande av de enskilda vägars övertagande till allmänt underhåll, som bidra till underlättandet av den allmänna samfärdseln, bör ske.

Stockholm den 9 april 1942.

K. E. Hansson,  
Skediga.