

Nr 296.

Av herrar **Hallgård** och **Gustafsson** i Lekåsa, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 122, angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 122 hemställes, att statsmakterna måtte taga ståndpunkt till frågan om statens övertagande av den allmänna väghållningen på landet. Departementschefen framhåller uti densamma, att betänkligheterna mot att genomföra ett förstatligande av vägväsendet under rådande krisartade förhållanden synes böra vika för intresset att bringa kommunalskattefrågan till en snar lösning. Han anser därför lämpligt, att riksdagen redan nu sättes i tillfälle att yttra sig beträffande den ifrågasatta reformen och grunderna för en statlig vägorganisation, och de olägenheter, som onekligen äro förknippade med ett förstatligande, äro enligt hans mening av förhållandevis ringa betydelse, så att de icke böra utgöra hinder för reformen. Således förordar departementschefen, trots tveksamhet, ett förstatligande av vägväsendet, vilket, såsom de vägsakkunniga framhålla, bryter mot historiska traditioner och därför icke bör ske utan starka skäl. Utvecklingen under de senaste 100 åren har emellertid tvingat staten att steg för steg övertaga allt större del av väghållningskostnaderna, varför nu vägväsendet i fråga om kostnaderna anses vara förstatligat till 85 %, varför departementschefen anser, att man nu bör ta steget fullt ut, så att staten helt övertager vägväsendet.

Alltså skulle statsmakterna på grund av utvecklingen befinna sig så att säga i ett visst tvångsläge, och därför, för att få likställighet beträffande vägbeskattningen, anses det vara lämpligt att förstatliga vägväsendet för att åstadkomma en väsentlig lättnad i landsbygdens skattetryck och för att få en rättvis fördelning av bördorna för de allmänna vägarna. Fördelen av ett förstatligande skulle bli betydande, framhålles det. Således förefaller det, som om kommunalskatteberedningens önskan om besked hur det skall bli med vägväsendet i förhållande till det kommunala skatteunderlaget kommit departementschefen att besluta sig att söka få frågan löst redan nu.

Man hade dock förväntat, att frågan om ett rättvist fördelande av vägskattebördan mellan olika skatteobjekt bort kunna bringas till sin lösning utan att man behövt gå in för ett sådant förstatligande, som ifrågasättes. Av de olika myndigheternas yttranden framgår, att det råder starkt delade meningar och stor tveksamhet om hur saken bör ordnas. Icke mindre än 19 av 24 länsstyrelser avstyrka ett förstatligande av vägväsendet. Likaså inte mindre än 146 vägstämmor av 170. Vägstyrelsernas förbund har bestämt motsatt sig detsamma. Givetvis kan man ställa sig ytterst betänksam inför en så avsevärd inskränkning

i den kommunala självbestämmanderätten, som skulle bli följden, om förslaget genomföres. Erfarenheterna visa, att det ofta råder olika meningar mellan länsstyrelser och vägingenjörer å ena sidan och vägstyrelser å den andra. Vid tvistigheters avgörande dem emellan har i regel de administrativa myndigheterna tagit mera hänsyn till länsstyrelsers och vägingenjörers meningar, och den s. k. kommunala självbestämmanderätten har blivit illusorisk många gånger. Men det råder intet tvivel om att brottningar om vägspörsmålen mellan de lokala intressena och den s. k. specialkunskapen varit till allmänt gagn. Departementschefen framhåller, att den tendens till minskat inflytande för den kommunala självförvaltningen, som kunnat uppmärksammas under senare tid, icke är någon önskvärd företeelse, men att det enbart för principens skull ej vore riktigt att bibehålla den lokala självförvaltningen. Förslaget med vägnämnderna är dock av värde för de lokala ortsintressena, varför dessa enligt departementschefens uttalande böra givas allt tillbörligt inflytande. Kommunikationerna på landsbygden måste emellertid, inte minst inför risken av ytterligare avfolkning, allt mer förbättras för att kunna tillgodose landsbygdsbefolkningens intressen och jordbrukets möjligheter, då det gäller landets självförsörjning. Vägväsendets utveckling bör gå i den riktningen. I varje fall får inte ett förstatligande av vägväsendet lägga hinder i vägen för att vägbyggnader och vägförbättringar ordnas så, att de bli till verklig nytta för landsbygdens folk och att man så långt möjligt tar hänsyn till dess berättigade krav. Under senare år ha vederbörande administrationsmyndigheter gärna velat taga alltför stor hänsyn till genomfarts- och turisttrafiken och mången gång bortsett från den nytta vägarna medföra för befolkningen ute i bygderna, i småsamhällena och i byarna.

En förutsättning för ett förstatligande av vägväsendet måste därför vara, att sådana föreskrifter utfärdas, att dessa ge möjlighet till allt bättre kommunikationer uti bygderna, ja även uti obygderna, inte bara vad det gäller landsvägar utan också enskilda utfartsvägar och mindre bygdevägar. Detta bör kunna ske utan att eftersätta behovet att ordna genomfartsrafiken. Man kan i detta sammanhang erinra om hurusom under senare år man allt mer gått in för, beträffande de s. k. stråkvägarna, att dessa anläggas utanför bebyggelsen på landsbygden, ja man anser t. o. m. att ingen bebyggelse bör äga rum vid desamma. Detta har säkerligen icke varit statsmakternas mening, utan har blivit en praxis, som inte alltför mycket borde få tillämpas. Man har byggt eller gjort vägförbättringar å stråkvägar på ett sådan sätt, att det mången gång vandaliserat samhällen och byar på landsbygden samt i onödan stympat sönder god åkerjord.

I yttranden om förslaget om förstatligande befarar man att totalkostnaderna för ett förstatligande av vägväsendet komma att överstiga den nuvarande kostnadsramen för det allmänna vägväsendet på grund av ökade anspråk på vägnätets utsträckning. Skall landsbygdens behov av vägar bättre tillgodoses får

givetvis staten vidkännas högre kostnader för vägnätet. Skulle det ställas krav på indragningar av vissa vägar för att såmedelst nedbringa kostnaderna, vore det olyckligt, ifall kraven på sparsamhet skulle medföra en försämring av vägväsendet uti bygderna. Tvärtom böra statsmakterna gå in för att så långt görligt är utveckla detsamma.

Ett förekommande av en stegring av kostnaderna kan ju ske genom att den fasta arbetarkåren så långt ske kan stationeras ute i bygderna på billiga orter, så att den får närmare till resp. arbetsplatser. Så borde även ske beträffande tjänstemännen inom vägväsendet.

En annan fråga är hur det kommer att ordnas med vintervägunderhållet. De som skola sköta detsamma böra få möjlighet att göra detta på ett praktiskt och ändamålsenligt sätt. Snöplogar t. ex. böra vara tillgängliga just på de platser, där de bäst behövas, och icke stationeras på ett fåtal platser, utan så, att transporten av jordbruksprodukter, särskilt mjölktransporter, icke i onödan hindras.

När det därför nu gäller att utfärda föreskrifter om vägväsendets ordnande i framtiden, bör riksdagen göra ett bestämt uttalande om att landsbygdens berättigade intressen så långt möjligt beaktas. Den saken är det väsentliga, när det nu gäller att gå in för ett förstatligande av vägväsendet, varför vi ställa oss avvaktande gent emot förslaget, tills vi få ta del av utskottets motivering för detsamma.

Med anledning av vad vi anfört få vi hemställa,

att riksdagen under den förutsättningen tillstyrker de huvudgrunder för vägväsendets framtida ordnande, som uppdragits i Kungl. Maj:ts proposition nr 122, att sådana bestämmelser måtte utfärdas, att landsbygdens intressen och behov i fråga om vägväsendet kunna tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Stockholm den 9 april 1942.

Gustav Hallagård.

Aron Gustafsson

i Lekåsa.
