

## Nr 204.

Av herr von Stockenström m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förstatligande av den allmänna väghållningen på landet.

I proposition nr 122 föreslår Kungl. Maj:t riksdagen att avgiva yttrande angående angivna huvudgrunder för ett förstatligande av den allmänna väghållningen på landet och vissa därmed sammanhängande frågor. Propositionen grundar sig på ett av 1938 års sakkunniga för utredning om vägväsendets förstatligande den 9 april 1941 avgivet principbetänkande i ämnet.

Kungl. Maj:t har i vad avser det lokala inflytandet vid vägfrågors avgörande i viss mån emot sakkunnigeförslaget förklarat, att vid ett förstatligande av vägväsendet de lokala synpunkterna i allt väsentligt borde få samma möjligheter att göra sig gällande som de för närvarande ha och att åt länsstyrelserna bör beredas ett betydligt starkare inflytande på vägfrågors avgörande än enligt de sakkunnigas förslag. Enligt denna tanke, för vars närmare utformning här icke skall redogöras, synas riktlinjerna för vägväsendets lokala administration innebära ett bättre tillgodoseende av befolkningens och näringslivets krav än vad som framgått ur det ovannämnda sakkunnigeförslaget.

Emellertid ha vid olika tillfällen och i skilda sammanhang påtalats, att särskilt vissa näringsgrenars krav ej blivit tillbörligt beaktade vid avgörandet av frågor angående det allmänna vägväsendet. Detta förhållande har gällt den nuvarande ordningen, men skulle med enahanda lokalt inflytande vid ett förstatligande vidlåda även den nya ordningen. Av denna anledning torde ett dylikt spörsmål — ehuru helt fristående från den principiella prövningen om förstatligande eller ej — lämpligen böra tagas i övervägande i samband med att förslag väckts rörande ändring av formerna för det allmänna vägväsendets administration.

Vad som här närmast åsyftas är skogsbrukets transportbehov. För ingen annan näringsgren framstår för närvarande olägenheten av ett bristfälligt transportväsende i så hög grad som för skogsbruket. Icke blott det nu rådande försörjningsläget utan på längre sikt även rena skogsvårdskrav framtvinga en allt starkare rationalisering av skogstransporterna. Härför erfordras bl. a. dels en omfattande utbyggnad av det speciella skogsvägnätet, vilket under de senaste åren i hög grad beaktats av statsmakterna, dels en därmed sammanhängande översyn av förut befintliga enskilda och allmänna vägar, på vilka skogsvägarna

utmytna eller av vilka skogstransporterna eljest äro beroende. Vad beträffar de senare vägarna har det framhållits att inom skogsbygder alltför liten hänsyn överhuvud tages till skogsbrukets speciella trafikbehov, att vid bestämmande av vägars sträckning och byggande skogsintresset icke fått göra sig gällande i behörig grad, att vid nyanlagda vägar utfarten från skogsområden ofta försämras genom skärningar eller bankar, att vänd-, last- och upplagsplatser borde anordnas, där så erfordras samt slutligen att beträffande många allmänna vägar broar och trummor äro för svaga eller vägarna för smala för att tillåta ekonomisk transport av skogsprodukter. Vad angår de förut befintliga enskilda vägarna äro dessa mycket ofta i väsentligt sämre skick än skogsvägarna, som utmytna på desamma, varigenom transporterna försvåras och fördyras. Skogstransportfrågan är sålunda geografiskt sett ingalunda begränsad till de skogsområden, varifrån produkterna avhämtas, utan överspänner stora delar av vägnätet även utanför skogen. Det är med andra ord en fråga av mycket stor räckvidd och av utomordentlig betydelse för skogsnäringen och den därpå uppbyggda industrien.

Att under sådana förhållanden frågor rörande det allmänna vägnätet icke böra avgöras utan aktgivande på skogsbrukets trafikintressen är uppenbart. Ett lämpligt avvägt speciellt skogsvägnät kräver i och för sig en omsorgsfull planläggning, men så snart detta nät stöter samman med vägnätet i övrigt måste ett intimt samarbete med övriga vägintressen äga rum redan på det tidiga stadium, som planlägningsverksamheten representerar.

Vi anse därför ofrånkomligt, att skogsbruket såsom en av de största trafikanterna måste beredas en fastare och mera tryggad representation inom vägorganisationen än vad förslaget förutsätter, och framhålla därjämte, att den nu gällande och föreslagna ordningen, enligt vilken exempelvis länsstyrelsen i vägfrågor *kan* höra även skogliga organ, icke är tillfyllest.

Genom de i propositionen omnämnda vägnämnderna kan på grund av sättet för deras tillsättande den skogliga representationen icke anses tryggad, och dessa organ torde ej annat än rent lokalt vara lämpade att tillvarataga skogsbrukets intressen. Då länsvägnämnden sammansättes av ordförandena i vägnämnderna, synes ej heller detta organ garantera skogsbrukets behöriga inflytande. Här synes dock finnas den möjligheten att direkt utöka nämnden med den expertis, som kan anses erforderlig. Så synes också kunna ske med den föreslagna riksvägnämnden, vari skoglig representation får anses utgöra ett oefftergivligt krav. I detta organ borde för övrigt ej blott representanter för trafikmedlen och trafiknäringen utan även talesmän för befraktarna hava säte och stämma.

Undertecknade ha oss bekant, att 1936 års skogsutredning har frågor rörande skogsbrukets transportväsende under övervägande och att utredningen i en nära framtid kommer att framlägga förslag i detta ämne. Anledning saknas därför att ytterligare beröra ifrågavarande spörsmål i detalj. Ett principbeslut

i anledning av den föreliggande propositionen bör emellertid icke försvåra eller förhindra en lämplig lösning av här framlagda frågor.

Under hänvisning till det anförda tillåta vi oss hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition nr 122 angående huvudgrunderna för förstatligande av väghållningen på landet och vissa därmed sammanhängande frågor måtte uttala nödvändigheten av att skogsbruket beredes tillbörligt inflytande i den blivande vägorganisationen.

Stockholm den 18 mars 1942.

*B. v. Stockenström.*

*Carl Beck-Friis.*

*Carl Sundberg.*

*H. Sten.*

*Allan Holstenson.*

*Gustaf Tamm.*