

Nr 154.

Av herr Vigelsbo m. fl., *angående ändrade bestämmelser om statsbidrag till det enskilda vägunderhållet.*

Det enskilda vägunderhållet har under de senaste åren varit föremål för en betydande omtanke från statsmakternas sida. Således utgå numera i statsbidrag till underhåll av enskilda utfartsvägar 60 procent av den uppkomna kostnaden och i vissa fall ända upp till 75 procent. Samtidigt som man på landsbygden med tillfredsställelse noterar detta förhållande, så finnes det likväl en grupp av nu uppkommande enskilda vägar, för vilkas framtida underhåll ett ännu högre statsbidrag är motiverat.

Från vägmyndigheternas sida har under de senare åren en märkbar strävan kommit till uttryck att i stället för de nuvarande allmänna landsvägarna skapa större s. k. huvudvägar. Vid framdragande av dessa huvudvägar gäller i första hand att nå kortaste och snabbast framkomliga förbindelseled mellan tvenne huvudorter. Därvid inträffar ofta att den nya vägen kommer att helt dragas bort från den bygd som sedan urminnes tid haft tillgång till en av det allmänna underhållen väg. Det torde vara ett känt förhållande att bebyggelsen i en ort i mycket hög grad kommit att koncentreras till och omkring de kommunikationsleder, som de gamla landsvägarna utgjort. När man nu i centraliseringens och bilismens intresse inriktar sig på att dra vägarna så rakt som möjligt mellan två huvudorter, innebär detta ofta att ortens bebyggelse förlorar sina tidigare vägförbindelser. En för landsbygden olycklig försämring i de lokala vägförhållandena blir ofta härav följden. Bygger man en ny autostrada mellan två städer, innebär detta som regel, att alla vägar som tidigare i parallellriktning betjänat berörda trakt avföras från det allmänna vägnätet och därmed från det allmänna underhållet. För att erhålla ett fullvärdigt vägfyllnadsmaterial till den nya vägen river man ofta upp den gamla vägbanan, varefter densamma i detta miserabla skick överlämnas åt bygden att ånyo göras farbar, på vilket sätt de nya väghallarna finna för gott.

Då det att döma av statsmakternas strävan under de senaste åren varit meningen att för landsbygdens vidkommande göra förhållandena dragligare och inte tvärtom, förefaller en på detta sätt åstadkommen försämring av vissa orters vägförhållanden stå i rak motsats till denna deklarerade ståndpunkt. När gårdar och fastigheter taxeringsvärderats,

har en icke ringa hänsyn tagits till fastighetsobjektets läge i förhållande till kommunikationsled, ett förhållande som även återspeglar sig i den allmänna handeln. I och med att berörda kommunikationsled förläggas på annat håll, kommer en av grundbetingelserna för fastigheternas värde utan innehavarens egen förskyllan att väsentligt försämrast. Enskildas rätt kan på så sätt tillfogas skada av betydande ekonomisk omfattning. Liksom det utgör en allmän rättsregel, att de olägenheter som uppkomma med anledning av en vägs framdragande skola ersättas av det allmänna, bör ersättningskyldigheten även vid indragning av en allmän väg bättre komma till uttryck än vad som nu är fallet.

När man förflyttar en landsväg samt utbyter densamma mot en ny-anlagd riks- eller huvudväg, innebär detta som regel icke att lokaltrafiken omdirigeras. De nya huvudvägarna komma huvudsakligen att betjäna genomfartstrafiken, under det att lokaltrafiken alltjämt nödgas följa den nedlagda vägens folkcentra och bebyggelse och fortfarande betjänar dessas behov av nödig utfartsväg. Detta innebär, att den väg som indragits som allmän väg alltjämt kommer att utgöra ett betydande trafikstråk, vars framtida underhåll kommer att medföra nya tyngande kostnader för berörda ords befolkning. Bussar, mjölk-, spannmåls- och slakteribilar äro med sina tunga laster alltjämt hänvisade till att befara de gamla vägarna, vilka för befolkningen fortfarande utgöra viktiga och betydelsefulla förbindelseleder. Då det torde vara såväl i ortens som samhällets intresse att dessa vägar hållas i bästa möjliga skick, så att landsbygdsbefolkningen tillförsäkras den lättnad och trevnad, som ordnade vägförbindelser innebära, och att varutransporterna på ett tillfredsställande sätt sålunda förbilligas, är det nödvändigt att de vägar, som här berörts, för det första inte upprivas och förstöras för att tjäna som fyllningsmaterial på annat håll, i andra fall än då de sakna betydelse för samfärdseln, och för det andra att ett mycket kraftigt tillmätt statsbidrag för dessa vägars underhåll medgives.

Med hänvisning till ovan anförda motivering tillåta vi oss härmed hemställa.

att riksdagen ville besluta om sådan ändring i författningen om statsbidrag till det enskilda vägunderhållet, att allmän väg, vilken efter vägomläggning avföres från det allmännas underhållsskyldighet, men som allt fortfarande äger betydelse för ordsbefolkningens eller enskildas vägbehov, måtte tillförsäkras ett statligt underhållsbidrag av 90 procent å de årliga kostnaderna, samt

att vägen överlämnas till de enskilda väghållarna i
oskadat skick.

Stockholm den 22 januari 1947.

Sven J. Vigelsbo.

C. O. Carlsson
i Bakeröd.

Osc. Werner.

David Boman
i Stavsund.

J. W. Pettersson
i Norregård.

E. Pettersson,
Ersbacken.

J. Onsjö.

Per Persson,
Norrby.

Harald Andersson
i Dunker.

K. E. Hansson,
Skediga.