

Nr 192

Av herr Gustavsson i Alvesta m. fl., om samplanering av det allmänna och det enskilda vägväsendet.

(Lika lydande med motion nr 143 i Första kammaren)

De enskilda vägarna är numera inte endast av betydande omfattning utan är även en betydande del av det svenska vägnätet och blir mer och mer integrerade med de allmänna vägarna.

Detta borde haft till följd att det enskilda vägnätet på ett helt annat sätt än vad som nu är fallet beaktas, när projektering sker för om- eller nybyggnad av allmänna vägar. Visserligen föreskriver vägstadgan i allmänna ordalag vad som skall iakttas vid upprättande av arbetsplan och hur kommunikation skall ske mellan myndigheter och enskilda intressen, men erfarenheten visar, att det i hög grad brister vid sammankopplingen av det enskilda vägnätet med nya allmänna vägar. Detta kan dels innebära att en bygd som förut haft allmän väg nu får enskild väg med statsbidrag, dels att områden som haft enskild väg med statsbidrag blir utan detta på grund av att ny allmän väg skär sönder befintligt enskilt vägsystem.

Ett par exempel må anföras. En ny allmän väg byggs och får en sträckning som väsentligt avviker från befintlig allmän väg. Den enskilda statsbidragsberättigade väg, som ansluter till den gamla allmänna vägen, delas av den nya vägen. Detta medför att väghalvorna var för sig inte blir statsbidragsberättigade på grund av att det utmed dessa bor för få personer, som har det stipulerade avståndet till allmän väg. Trots att statsbidraget dragits in har trafikintensiteten ökat bl. a. beroende på att den enskilda vägen efter nya vägens tillkomst i stor utsträckning blivit en genomfartsväg för den kringliggande bygden.

Ett annat exempel är då sträckningen av en ny väg blir sådan att den kommer på ett betydande avstånd från en by, som är belägen invid den tidigare allmänna vägen, vilken nu tas ur allmänt underhåll. Den gamla vägen anslutes på ett sådant sätt att berörda fastighetsägare får en betydande sträcka att underhålla för att komma ut till allmän väg. Även om statsbidrag kan påräknas för detta underhåll blir bördan för de enskilda mycket betungande.

Underhållskostnaderna för den enskilda väghållningen kunde i dylika fall avsevärt nedbringas om vägförvaltningen i samband med nybyggnad av allmänna vägen byggde anslutningsväg direkt från berörda by till den

nya vägen. Man bör inte enligt vår uppfattning i sådana sammanhang bortse från den totalekonomiska effekten, innebärande att en ökad kostnad för en anslutningsväg kan inbespara statsverket stora kostnader genom lägre väghållningsbidrag till den enskilda väghållningen.

Frågor av här relaterat slag är icke sällan förekommande. Från vägin-tressenternas sida observeras ofta frågan i samband med arbetsplans ut-ställande för granskning. Regelmässigt hänvisas då till marklösenförhand-lingarna. Eftersom anslutning av enskild väg är en planeringsfråga upp-står ofta tidsbrist, särskilt med hänsyn till att ärendet i administrativ besvärsordning får föras under högre myndighets prövning. Därtill kom-mer att marklösenförhandlingarna avser att på frivillig väg träffa ekono-misk uppgörelse om skada och intrång m. m. Om frivillig uppgörelse inte kan träffas återstår att få frågorna prövade domstolsvägen. Enligt lag äger dock inte domstolen att föreskriva vidtagande av åtgärder in natura.

Det synes enligt vår mening föreligga en uppenbar brist vid planeringen av de allmänna vägarna, eftersom inte anslutningsfrågorna av det enskilda vägväsendet på ett tillfredsställande sätt beaktas. Det är därför angeläget, att i vägstadgan företas sådan ändring, att det klart kommer till uttryck att samplanering skall ske.

Med stöd av vad ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om sådan änd-ring av vägstadgan, att samplanering av det allmänna och enskilda vägväsendet kommer till stånd i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1966

Harald Larsson
i Hedenäset

Bertil Johansson
i Växjö

Rune Gustavsson
i Alvesta
Erik Magnusson
i Tumhult